This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

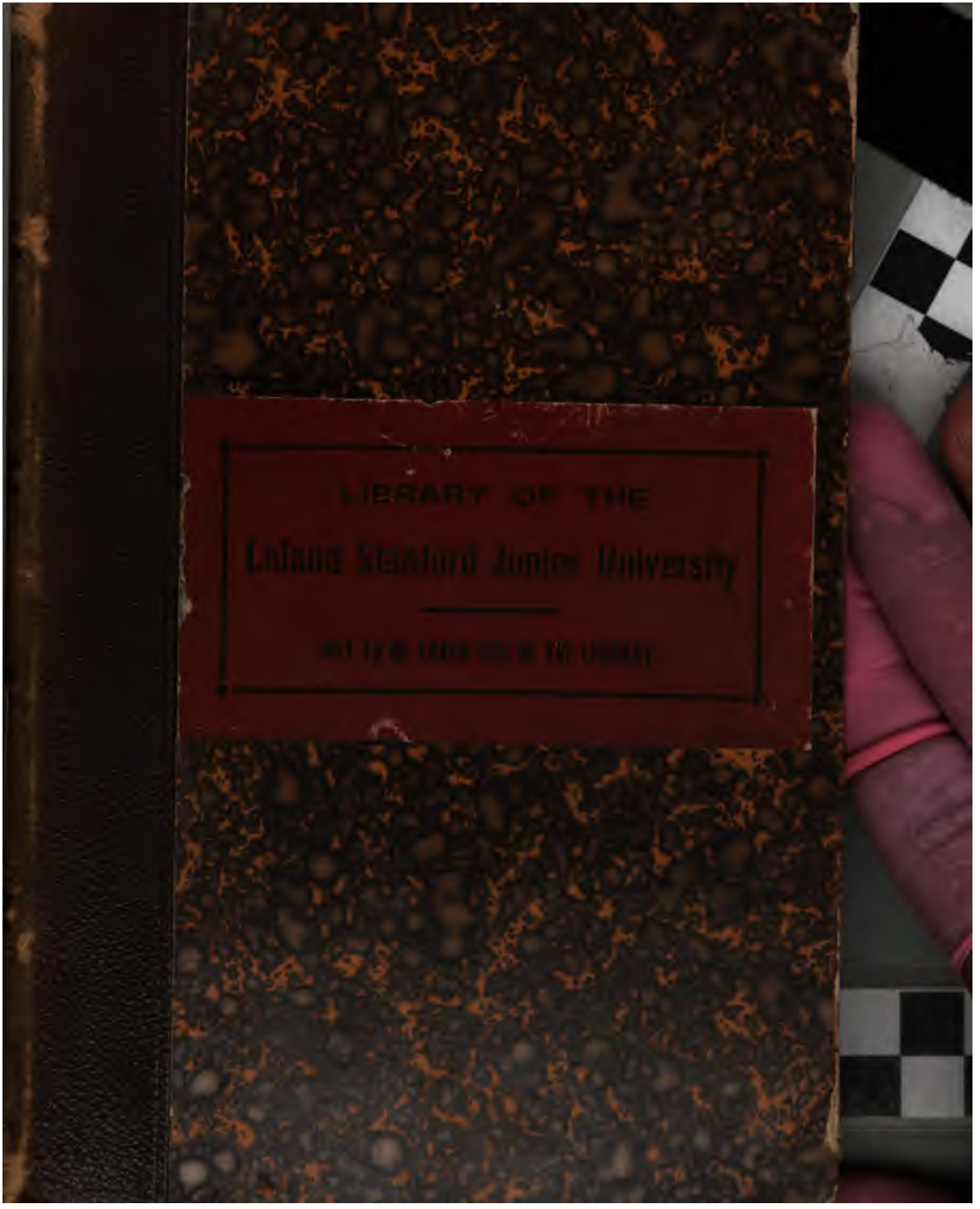
+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.


LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University

GUSTAV E. STECHERT
828 Broadway
NEW-YORK.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

1886
H61

Germany. Laws, statutes, &c.

Sammlung

von

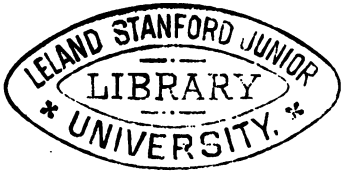
gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Dritte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.



H1127

Inhalt.

I. Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

II. Bahnpolizei-Reglement.

III. Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern.

IV. Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (kolorirt).

V. Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

VI. Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

VII. Gesetz, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.

Betriebs-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Zehnte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalt.

Seite.

Bekanntmachung, betreffend das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Vom 11. Mai 1874 5

I. Allgemeine Bestimmungen.

§. 1. Pflichten des Dienstpersonals. — §. 2. Rechte des Dienstpersonals. — §. 3. Entscheidung von Streitigkeiten. — §. 4. Beschwerdeführung. — §. 5. Betreten der Bahnhöfe und der Bahn. — §. 6. Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte.

II. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren 7

§. 7. Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit. — §. 8. Fahrpreise. — §. 9. Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets. — — §. 10. Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder. — §. 11. Umtausch gelöster Fahrbillets. — §. 12. Anweisung der Plätze. — §. 13. Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt. — §. 14. Wartesäle. Billet- und Gepäckexpeditionen. Billetkontrole — §. 15. Einsteigen in die Wagen. — §. 16. Versäumung der Abfahrtszeit. — §. 17. Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren. — §. 18. Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn. — §. 19. Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen. — §. 20. Beschädigung der Wagen. — §. 21. Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt. — §. 22. Mitnahme von Hunden ꝛc., Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände. — §. 23. Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt. — §. 24. Begriff des Reisegepäcks. — §. 25. Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen. — §. 26. Einlieferung des Gepäcks. — §. 27. Mitnahme von Handgepäck. — §. 28. Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks. — §. 29 Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck. — §. 30.

Seite.

In Verlust gerathene Gepäckstücke. — §. 31. Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit. — §. 32. Gepäckträger. §. 33. Zurückgelassene Gegenstände. — §. 34. Beförderungsbedingungen. — §. 35. Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit. — §. 36. Auslieferung. — §. 37. Belassung von Reisegepäck ꝛc. in den Equipagen. — §. 38. Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge. — §. 39. Lieferungszeit. — §. 40. Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere. — §. 41. Beförderung von Hunden. — §. 42. Beförderung von Pferden. — §. 43. Beförderung von anderen Thieren. — §. 44. Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere. — §. 45. Lieferungszeit.

III. Beförderung von Gütern 30

§. 46. Allgemeines. — §. 47. Uebernahme von Gütern. — §. 48. Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände. — §. 49. Abschluß des Frachtvertrages. — §. 50. Frachtbriefe. — §. 51 Zoll- und Steuervorschriften. — §. 52. Berechnung der Frachtgelder. — §. 53. Zahlung der Fracht. — §. 54. Nachnahme und Provision. — §. 55. Annahme der Güter. — §. 56. Auslieferung der Güter und Beförderung. — §. 57. Lieferungszeit. Berechnung derselben. — §. 58. Zeitweilige Verhinderung des Transports. — §. 59. Avisirung und Ablieferung des Gutes. — §. 60. Lagergeld und Konventionalstrafe. — §. 61. Verfahren bei Ablieferungshindernissen. — §. 62. Haftpflicht im Allgemeinen. — §. 63. Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute. — §. 64. Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht. — §. 65. Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind. — §. 66. Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte. — §. 67. Besondere Beschränkung der Haftpflicht. — §. 68. Geldwerth der Haftung. — §. 69. Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit. — §. 70. Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Anlage A. Formular zu der von dem Absender hinsichtlich des Fehlers oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebenden Erklärung 61

Anlage B. und C. Frachtbrief-Formular.

Anlage D. Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassenen Gegenstände 62

Bekanntmachung,

betreffend das

Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands.

Vom 11. Mai 1874.

In Ausführung des Artikels 45 der Reichsverfassung hat der Bundesrath des Deutschen Reichs an Stelle des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 (Bundesgesetzblatt pro 1870, Seite 419) und der Nachträge zu demselben vom 22. Dezember 1871 (Reichsgesetzblatt pro 1871, Seite 473), und vom 5. August 1872 (Reichsgesetzblatt pro 1872, Seite 360) das nachfolgende

Betriebs-Reglement
für die Eisenbahnen Deutschlands

beschlossen.

Die nachstehenden Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Gütern, kommen vom 1. Juli 1874 ab auf sämmtlichen Eisenbahnen Deutschlands im Lokal- und Verbandverkehr, sowie im Verkehr von Bahn zu Bahn zur Anwendung.

Spezial-Bestimmungen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen oder Eisenbahn-Verbände haben neben diesem Reglement nur Geltung, wenn sie in die bezüglichen Tarife aufgenommen sind, mit den Festsetzungen dieses Reglements nicht im Widerspruch stehen, dieselben vielmehr nur ergänzen, oder wenn sie dem Publikum günstigere Bedingungen gewähren.

I.

Allgemeine Bestimmungen.

§. 1.

Pflichten des Dienstpersonals.

Das bei den Eisenbahnen angestellte Dienstpersonal ist zu einem bescheidenen und höflichen, aber entschiedenen Benehmen gegen das Publikum, sowie ferner verpflichtet, sich innerhalb der ihm angewiesenen Dienstgrenzen gefällig zu bezeigen.

Dasselbe hat die ordnungsmäßigen Dienstleistungen unentgeltlich zu verrichten; es ist ihm strenge untersagt, für solche vom Publikum ein Geschenk anzunehmen.

Dem Dienstpersonal ist das Rauchen während des dienstlichen Verkehrs mit dem Publikum verboten.

§. 2.

Rechte des Dienstpersonals.

Den dienstlichen Anordnungen des in Uniform befindlichen, mit Dienstabzeichen oder mit einer Legitimation versehenen Dienstpersonals ist das Publikum Folge zu leisten verbunden.

§. 3.

Entscheidung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten zwischen dem Publikum und dem Dienstpersonal entscheidet auf den Stationen der Stations-Vorsteher, während der Fahrt der Zugführer.

§. 4.

Beschwerdeführung.

Beschwerden können bei den Dienstvorgesetzten mündlich oder schriftlich angebracht, auch in das auf jeder Station befindliche Beschwerdebuch eingetragen werden.

Die Verwaltung hat baldmöglichst auf alle Beschwerden zu antworten, welche unter Angabe des Namens und des

Wohnorts des Beschwerdeführenden erfolgen. Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniformmerkmale enthalten.

§. 5.

Betreten der Bahnhöfe und der Bahn.

Das Betreten der Bahnhöfe und der Bahn außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweilig geöffneten Räume ist Jedermann, mit Ausnahme der dazu nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements befugten Personen, untersagt.

§. 6.

Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte. Zahlungsmittel.

Die Beförderung von Personen, Thieren und Sachen kann verweigert werden, wenn außergewöhnliche Hindernisse oder höhere Gewalt entgegenstehen, oder die regelmäßigen Transportmittel nicht ausreichen.

Als Zahlungsmittel ist überall das auf den Nachbarbahnen gesetzlichen Kurs besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluß der Scheidemünze, zu dem von der Eisenbahnverwaltung festgesetzten und bei jeder Expedition durch Anschlag publizirten Kurse anzunehmen, insoweit der Annahme ein gesetzliches Verbot nicht entgegensteht.

II.

Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

a. Beförderung von Personen.

§. 7.

Fahrpläne. Extrafahrten. Abfahrtszeit.

Die Personenbeförderung findet nach Maßgabe der öffentlich bekannt gemachten und auf allen Stationen ausgehängten Fahrpläne statt, aus denen auch zu ersehen ist, welche Wagenklassen die einzelnen Züge führen.

Extrafahrten werden nur nach dem Ermessen der Verwaltung gewährt.

Für den Abgang der Züge sind die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maßgebend.

§. 8.
Fahrpreise.

Die Fahrpreise bestimmt der auf allen Stationen ausgehängte Tarif.

§. 9.
Billetverkauf. Zurücknahme gelöster Billets.

Der Verkauf der Fahrbillets (Fahrkarten) kann auf Stationen von geringerer Frequenz nur innerhalb der letzten halben Stunde, auf Stationen mit größerer Frequenz aber innerhalb einer Stunde vor Abgang desjenigen Zuges, mit welchem der Reisende befördert sein will, wenn jedoch zwischen zwei nach derselben Richtung abgehenden Zügen eine noch kürzere Zwischenzeit liegt, nur innerhalb dieser Frist verlangt werden. Diejenigen, welche bis 5 Minuten vor Abgang des Zuges noch kein Billet gelöst, haben auf Verabfolgung eines solchen keinen Anspruch.

Das zu entrichtende Fahrgeld ist abgezählt bereit zu halten, damit Aufenthalt durch Geldwechseln vermieden werde.

Die Fahrbillets geben Anspruch auf die entsprechende Wagenklasse, soweit in dieser Plätze vorhanden sind, resp. beim Wechseln der Wagen vorhanden bleiben. Wenn einem Reisenden der seinem Billet entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Klasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gegen ein solches der niedrigeren Klasse, in welcher noch Plätze vorhanden sind, und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und das bezahlte Fahrgeld zurückzuverlangen.

Jedenfalls haben die mit durchgehenden Billets ankommenden Reisenden den Vorzug vor den neu Hinzutretenden.

Auf der Abgangsstation ist bis spätestens 20 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges die Bestellung ganzer Coupees oder Wagenabtheilungen der ersten zwei Wagenklassen gegen Bezahlung höchstens so vieler Fahrbillets der

betreffenden Klasse, als das Coupee Plätze enthält, zulässig. Auf Zwischenstationen können ganze Coupees nur dann beansprucht werden, wenn solche unbesetzt in dem ankommenden Zuge vorhanden sind.

Für den Fall, daß ein Reisender ein besonderes Coupee bezahlt, wird demselben darüber ein Schein ausgestellt. Dem Reisenden steht kein Anspruch darauf zu, mehr Personen in das Coupee aufzunehmen, als Fahrbillets bezahlt sind.

§. 10.

Fahrbillets und Gültigkeit derselben. Fahrpreis-Ermäßigung für Kinder.

Das Fahrbillet bezeichnet die Stationen, von und bis zu welchen die Fahrt verlangt worden; ferner das Fahrgeld für die Wagenklasse, welche der Reisende benutzen will, insofern der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt; endlich die Zeit oder den Zug, wofür das Billet gilt. Die Zeit oder der Zug, wofür jedes Fahrbillet gültig, ist durch Abstempelung darauf ausgedrückt, so daß jeder Käufer sofort zu prüfen im Stande ist, ob das Billet auf die von ihm beabsichtigte Fahrt lautet.

Den Reisenden ist gestattet, während der Fahrt auf einer Zwischenstation auszusteigen, um mit einem am nämlichen oder am nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge dahin weiter zu reisen. Solche Reisenden haben jedoch auf der betreffenden Zwischenstation sofort nach dem Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher ihr Billet vorzulegen und dasselbe mit dem Vermerke der verlängerten Gültigkeit versehen zu lassen.

Eine Verlängerung der für Retour- und Rundreisebillets festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

Kinder unter 10 Jahren werden zu ermäßigten Fahrpreisen befördert.

Finden Zweifel über das Alter der Kinder statt, so entscheidet der Ausspruch des bei der Revision anwesenden obersten Beamten.

Für Kinder, die noch getragen werden müssen und ihre Stelle auf ihrer Angehörigen Plätzen mitfinden, erfolgt keine Zahlung.

§. 11.
Umtausch gelöster Fahrbillets.

Ein Umtausch gelöster Fahrbillets gegen Billets höherer Klassen ist den Reisenden bis 10 Minuten vor Abgang des Zuges gegen Nachzahlung der Preisdifferenz unverwehrt, soweit noch Plätze in den höheren Klassen vorhanden sind. Unterwegs auf Zwischenstationen kann ein Uebergehen auf Plätze einer höheren Klasse nur gegen Zukauf eines Billets auf die Bestimmungsstelle, durch dessen Preis, einschließlich desjenigen für das bereits gelöste Billet, der Fahrpreis für die höhere Klasse mindestens gedeckt wird, beansprucht werden.

Der Umtausch eines schon gelösten Billets höherer Klasse gegen ein solches niedrigerer Klasse ist nur in dem im §. 9 gedachten Falle zulässig.

§. 12.
Anweisung der Plätze.

Einzelne bestimmte Plätze werden nicht verkauft und können im Voraus nicht belegt werden.

Das Dienstpersonal ist berechtigt und auf Verlangen der Reisenden verpflichtet, denselben ihre Plätze anzuweisen. Allein reisende Damen sollen auf Verlangen möglichst nur mit Damen in ein Coupee zusammengesetzt werden. In jedem Zuge muß sich mindestens je ein Damen-Coupee für die Reisenden der zweiten und dritten Wagenklasse befinden. Bei den nach amerikanischem System gebauten Wagen findet die letztere Bestimmung nur mit den durch dieses System gebotenen Modifikationen Anwendung.

§. 13.
Ausschluß belästigender Personen von der Fahrt.

Personen, welche wegen einer sichtlichen Krankheit oder aus anderen Gründen durch ihre Nachbarschaft den Mitreisenden augenscheinlich lästig werden würden, können von der Mit- und Weiterreise ausgeschlossen werden, wenn sie nicht ein besonderes Coupee bezahlen. Etwa bezahltes Fahrgeld wird ihnen zurückgegeben, wenn ihnen die Mitreise nicht gestattet wird. Wird erst unterwegs wahrgenommen, daß ein

Reisender zu den vorstehend bezeichneten Personen gehört, so muß er an der nächsten Station, sofern kein besonderes Coupee bezahlt und für ihn bereitgestellt werden kann, von der Weiterbeförderung ausgeschlossen werden. Das Fahrgeld, sowie die Gepäckfracht werden ihm für die nicht durchfahrene Strecke ersetzt.

§. 14.

Wartesäle. Billet- und Gepäck-Expeditionen. Billet-Kontrole.

Die Wartesäle sind spätestens eine Stunde, die Billet- und Gepäck-Expeditionen auf Stationen mit größerer Frequenz, gleichfalls spätestens eine Stunde, auf Stationen mit geringerer Frequenz mindestens eine halbe Stunde **vor** Abgang eines jeden Zuges zu öffnen.

Das vom Reisenden gelöste Billet ist auf Verlangen bei dem Eintritt in den Wartesal, sowie beim Einsteigen in den Wagen vorzuzeigen. Während der Fahrt muß der Reisende das Billet bis zur Abnahme desselben bei sich behalten.

Der Reisende, welcher ohne gültiges Fahrbillet betroffen wird, hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Mark zu entrichten. Derjenige Reisende jedoch, welcher in einen Personenwagen einsteigt und gleich beim Einsteigen unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung kein Billet mehr habe lösen können, hat, wenn er überhaupt noch zur Mitfahrt zugelassen wird, worauf er keinen Anspruch hat, einen um 1 Mark erhöhten Fahrpreis zu zahlen.

Wer die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden.

§. 15.

Einsteigen in die Wagen.

Das Zeichen zum Einsteigen in die Wagen wird durch **zwei** unterschiedene Schläge auf die Glocke gegeben.

§. 16.

Versäumung der Abfahrtszeit.

Nachdem das Abfahrtszeichen durch die Dampfpfeife der Lokomotive gegeben, kann Niemand mehr zur Mitreise zugelassen werden. Jeder Versuch zum Einsteigen und jede Hülfeleistung dazu, nachdem die Wagen in Bewegung gesetzt sind, ist verboten und strafbar.

Dem Reisenden, welcher die Abfahrtszeit versäumt, steht ein Anspruch weder auf Rückerstattung des Fahrgeldes, noch auf irgend eine andere Entschädigung zu.

Demselben ist jedoch gestattet, auf Grund des gelösten Fahrbillets mit einem am nämlichen oder nächstfolgenden Tage nach der Bestimmungsstation abgehenden, zu keinem höheren Tarifsatze fahrenden Zuge zu reisen, sofern er sein Billet ohne Verzug dem Stationsvorsteher vorlegt und mit einem Vermerk über die verlängerte Gültigkeit versehen läßt.

Eine Verlängerung der für Retourbillets, sowie für Billets zu Rundreisen und Vergnügungszügen festgesetzten Frist wird hierdurch nicht herbeigeführt.

§. 17.

Verhalten auf den Zwischenstationen. Oeffnen und Schließen der Wagenthüren.

Bei Ankunft auf einer Station wird der Name derselben, die Dauer des für sie bestimmten Aufenthalts, sowie der etwa stattfindende Wagenwechsel ausgerufen. Sobald der Wagenzug stillsteht, werden nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen geöffnet, welche für die bis zu dieser Station Reisenden bestimmt sind. Die Thüren der übrigen Wagen werden nur auf Verlangen geöffnet.

Wer auf den Zwischenstationen seinen Platz verläßt, ohne denselben zu belegen, muß sich, wenn derselbe inzwischen anderweitig besetzt ist, mit einem anderen Platze begnügen.

§. 18.

Außergewöhnliches Anhalten auf freier Bahn.

Sollte wegen eingetretener Hindernisse außerhalb einer Station längere Zeit angehalten werden müssen, so ist ein

Aussteigen der Reisenden nur dann gestattet, wenn der Zugführer die ausdrückliche Bewilligung dazu ertheilt. Die Reisenden müssen sich dann sofort von dem Bahngeleise entfernen, auch auf das erste Zeichen mit der Dampfpfeife ihre Plätze wieder einnehmen.

Das Zeichen zur Weiterfahrt wird durch ein dreimaliges Ertönen der Dampfpfeife gegeben. Wer beim dritten Ertönen der Dampfpfeife noch nicht wieder eingestiegen ist, geht des Anspruchs auf die Mitreise verlustig.

§. 19.

Verhalten während der Fahrt und beim Ein- und Aussteigen.

Während der Fahrt darf sich Niemand seitwärts aus dem Wagen biegen, gegen die Thür anlehnen oder auf die Sitze treten.

Auf Verlangen auch nur Eines Reisenden müssen die Fenster auf der Windseite geschlossen werden.

Die Reisenden dürfen zum Ein- und Aussteigen die Wagenthüren nicht selbst öffnen; sie müssen vielmehr das Oeffnen dem Dienstpersonal überlassen und dürfen nicht ein- und aussteigen, bevor der Zug nicht völlig stillsteht.

Jeder Reisende muß sich entfernt von den Fahrgeleisen und Maschinen halten, und Niemand darf den Bahnhof in einer anderen als der angewiesenen Richtung verlassen.

§. 20.

Beschädigung der Wagen.

Für Zertrümmern von Fenstern besteht eine Entschädigungstaxe, und werden die darin festgesetzten Beträge durch das Dienstpersonal von dem Schuldigen sofort eingezogen. Dieser darf jedoch Vorzeigung der Taxe verlangen. Auch ist die Eisenbahnverwaltung befugt, für Beschmutzen des Innern der Wagen, Zerreißen der Gardinen u. s. w. eine Entschädigung zu fordern und von dem Schuldigen sofort einziehen zu lassen.

§. 21.

Verspätung der Züge. Unterbrechung der Fahrt.

Verspätete Abfahrt oder Ankunft der Züge begründen keinen Anspruch gegen die Eisenbahnverwaltung.

Eine ausgefallene oder unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückforderung des für die nicht durchfahrene Strecke gezahlten Fahrgeldes.

Wird jedoch in Folge einer nicht durch höhere Gewalt herbeigeführten Verspätung der Ankunft eines Zuges der Anschluß an einen anderen Zug versäumt, so ist dem mit durchgehenden Billets versehenen Reisenden nach erbrachtem Nachweise, daß er mit dem nächsten zurückführenden Zuge ununterbrochen zur Abgangsstation zurückgekehrt ist, der bezahlte Preis für die Hinreise sowie der Preis der Rückreise in der auf der ersteren benutzten Wagenklasse zu erstatten.

Der Reisende ist jedoch zur Wahrung des desfallsigen Anspruchs verpflichtet, denselben unter Vorlegung seines Fahrbillets sogleich nach Ankunft des verspäteten Zuges dem Stationsvorsteher anzumelden. Letzterer hat hierüber, der Stationsvorsteher der Abgangsstation über die Zeit der Rückkunft eine Bescheinigung zu ertheilen.

Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf einer Strecke der Bahn unzulässig machen, so muß für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit so lange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, daß die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde.

Betriebsstörungen und Zugverspätungen sind auf den Stationen durch Anschlag an einer dem Publikum leicht zugänglichen Stelle in deutlich erkennbarer Weise sofort bekannt zu machen.

§. 22.

Mitnahme von Hunden ꝛc. Tabakrauchen. Mitnahme feuergefährlicher Gegenstände.

Hunde und andere Thiere dürfen in den Personenwagen nicht mitgeführt werden. Ausgenommen hiervon sind jedoch kleine Hunde, welche auf dem Schooße getragen werden, sofern gegen deren Mitnahme von den Mitreisenden desselben Coupees Einspruch nicht erhoben wird.

Das Tabakrauchen ist in allen Wagenklassen gestattet; in der I. Wagenklasse jedoch nur unter Zustimmung aller in demselben Coupee Mitreisenden, insofern nicht besondere Rauch-Coupees dieser Klasse im Zuge vorhanden sind. In jedem Personenzuge müssen Coupees zweiter und wo thunlich auch dritter Klasse für Nichtraucher vorhanden sein. Die Tabakspfeifen müssen mit Deckeln versehen sein.

Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen. Der Zuwiderhandelnde haftet für allen aus der Uebertretung des obigen Verbots an dem fremden Gepäck oder sonst entstehenden Schaden und verfällt außerdem in die durch das Bahnpolizei-Reglement bestimmte Strafe.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden.

§. 23.

Ausschluß trunkener oder renitenter Personen von der Fahrt.

Wer die vorgeschriebene Ordnung nicht beobachtet, sich den Anordnungen des Dienstpersonals nicht fügt, oder sich unanständig benimmt, wird ohne Anspruch auf den Ersatz des bezahlten Fahrgeldes von der Mit- und Weiterreise aus-

geschlossen. Namentlich dürfen trunkene Personen zum Mitfahren und zum Aufenthalte in den Wartesälen nicht zugelassen und müssen ausgewiesen werden, wenn sie unbemerkt dazu gelangten.

Erfolgt die Ausweisung unterwegs, oder werden die betreffenden Personen zurückgewiesen, nachdem sie ihr Gepäck bereits der Expedition übergeben haben, so haben sie keinen Anspruch darauf, daß ihnen dasselbe anderswo, als auf der Station, wohin es expedirt worden, wieder verabfolgt wird.

b. Beförderung des Reisegepäcks.

§. 24.

Begriff des Reisegepäcks.

Als Reisegepäck wird in der Regel nur, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen, befördert; größere, kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen, sowie andere nicht zu den Reisebedürfnissen zu rechnende Gegenstände können ausnahmsweise zugelassen werden. Gegenstände, welche von der Beförderung als Frachtgut, sowie nach §. 22 Alinea 3 von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossen sind, dürfen auch als Reisegepäck nicht aufgegeben werden, bei Vermeidung der im §. 48 festgesetzten Folgen.

§. 25.

Art der Verpackung. Entfernung älterer Post- und Eisenbahnzeichen.

Reisegepäck, welches nicht sicher und dauerhaft verpackt ist, kann zurückgewiesen werden. Die Gepäckstücke müssen von älteren Post- und Eisenbahnzeichen befreit sein. Ist dies nicht der Fall und findet in Folge dessen eine Verschleppung des Gepäcks statt, so kommt die Eisenbahn für den daraus erwachsenden Schaden nicht auf.

§. 26.

Einlieferung des Gepäcks.

Die Mitnahme des Gepäcks, welches nicht spätestens

15 Minuten vor Abgang des Zuges unter Vorzeigung des Fahrbillets in die Gepäck-Expedition eingeliefert ist, kann nicht beansprucht werden.

Wird ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Expedirung in dringenden Fällen Gepäck auch unexpedirt mitgenommen, so wird solches bis zum Zeitpunkt der Expedirung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen.

Dasselbe gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen.

Die Gepäckfracht muß sofort, bei Vermeidung des Nachtheils, daß die Beförderung unterbleibt, berichtigt werden.

§. 27.

Mitnahme von Handgepäck.

Kleine leicht tragbare Gegenstände können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden, sofern Zoll- und Steuervorschriften solches gestatten. Für solche in den Wagen mitgenommenen Gegenstände werden Gepäckscheine nicht ausgegeben; sie sind von den Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Unter denselben Voraussetzungen ist Reisenden IV. Klasse auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen 2c. und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen, nach Entscheidung des Stationsvorstandes gestattet.

§. 28.

Gepäckscheine und Auslieferung des Gepäcks.

Gegen Einlieferung des Gepäcks, wobei die Vorzeigung des Fahrbillets verlangt werden kann, erhält der Reisende einen Gepäckschein. Dem Inhaber dieses Scheins, dessen Legitimation die Verwaltung zu prüfen nicht verpflichtet ist, wird das Gepäck nur gegen Rückgabe des Scheins, welche die Bahnverwaltung von jedem weiteren Anspruche befreit, ausgeliefert.

Der Inhaber des Gepäckſcheins iſt berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben iſt, am Beſtimmungsorte die ſofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, ſowie zur etwaigen ſteueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derſelbe die ſofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, ſo kann er dasſelbe innerhalb 24 Stunden nach deſſen Ankunft in beſtimmten Expeditionsſtunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern laſſen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, ſo iſt für daſſelbe das vorgeſchriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckſcheins iſt die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollſtändigem Nachweiſe der Empfangsberechtigung gegen Ausſtellung eines Reverſes und nach Umſtänden gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel ſoll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen iſt. Inſofern Zeit und Umſtände, ſowie Zoll- und Steuervorſchriften dies geſtatten, kann jedoch, auf Verlangen des Reiſenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem ſolchen Falle hat der Reiſende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckſchein zurückzuſtellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

§. 29.

Haftpflicht der Eiſenbahn für Reiſegepäck.

Die Eiſenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckſcheins ab für die richtige und unbeſchädigte Ablieferung der Gepäckſtücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abſchnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, ſoweit ſolche, auf die Beförderung von Reiſegepäck anwendbar ſind, insbeſondere aber nach folgenden Grundſätzen:

a) iſt von den Reiſenden ein höherer Werth nicht

deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit 12 Mark für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthsdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§. 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§. 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§. 30.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden

Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, am Bestimmungsorte die sofortige Auslieferung des Gepäcks nach Ablauf der zur ordnungsmäßigen Ausladung und Ausgabe, sowie zur etwaigen steueramtlichen Abfertigung erforderlichen Zeit im Lokal der Gepäckexpedition zu verlangen. Will derselbe die sofortige Auslieferung des Gepäcks nicht erwarten, so kann er dasselbe innerhalb 24 Stunden nach dessen Ankunft in bestimmten Expeditionsstunden gegen Rückgabe des Scheins in der Gepäckexpedition abfordern oder abfordern lassen. Wird das Gepäck innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt, so ist für dasselbe das vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten.

In Ermangelung des Gepäckscheins ist die Verwaltung zur Aushändigung des Gepäcks nur nach vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung gegen Ausstellung eines Reverses und nach Umständen gegen Sicherheit verpflichtet.

In der Regel soll das Gepäck nur auf der Station verabfolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Insofern Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuervorschriften dies gestatten, kann jedoch, auf Verlangen des Reisenden das Gepäck auch auf einer vorliegenden Station zurückgegeben werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Auslieferung des Gepäcks den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuzeigen.

§. 29.

Haftpflicht der Eisenbahn für Reisegepäck.

Die Eisenbahn haftet von dem Zeitpunkte der Aushändigung des Gepäckscheins ab für die richtige und unbeschädigte Ablieferung der Gepäckstücke, und zwar im Allgemeinen nach den in Abschnitt III. (Beförderung von Gütern) enthaltenen Bedingungen und Abreden, soweit solche, auf die Beförderung von Reisegepäck anwendbar sind, insbesondere aber nach folgenden Grundsätzen:

a) ist von den Reisenden ein höherer Werth nicht

deklarirt, so wird im Falle des Verlustes oder der Beschädigung der wirklich erlittene Schaden vergütet, dieser kann jedoch in einem höheren Betrage als mit 12 Mark für jedes Kilogramm nach Abzug des Gewichts des unversehrten Inhalts des blos beschädigten Gepäckstücks nicht beansprucht werden;

b) ist von dem Reisenden ein höherer Werth deklarirt, so wird mit der Gepäckfracht ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede, wenn auch nur angefangenen 150 Kilometer, die das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, im Minimum 0,20 Mark beträgt und 2 pro Mille der ganzen deklarirten Summe nicht übersteigen darf.

Die Werthsdeklaration hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Gepäckschein eingeschrieben ist.

c) Die Verwaltung ist von jeder Verantwortlichkeit für den Verlust von Reisegepäck frei, wenn es nicht innerhalb acht Tagen nach Ankunft des Zuges (§. 28) auf der Bestimmungsstation abgefordert wird.

Der Reisende, welchem das Gepäck nicht überliefert werden würde, kann verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der geschehenen Abforderung des Gepäcks von der Gepäckexpedition bescheinigt werde.

Für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben worden ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in den Wagen mitgenommenen Gegenstände (§§. 26, 27), wird nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

§. 30.

In Verlust gerathene Gepäckstücke.

Fehlende Gepäckstücke werden erst nach Ablauf von drei Tagen nach der Ankunft des Zuges, zu welchem dieselben aufgegeben sind, auf der Bestimmungsstation des Reisenden

als in Verlust gerathen betrachtet, und ist der Reisende erst dann befugt, mit Ausschluß aller weiteren Entschädigungsansprüche desselben, die Zahlung der im §. 29 bestimmten Garantiesumme zu fordern.

Falls das verloren gegangene Gepäckstück später gefunden wird, ist hiervon der Reisende, sofern sein Aufenthalt zu ermitteln ist, ungeachtet der Empfangnahme der Entschädigung zu benachrichtigen und kann derselbe innerhalb vier Wochen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück gegen Rückerstattung des für den Verlust erhaltenen Schadensersatzes und zwar nach seiner Wahl entweder am Bestimmungsorte oder frachtfrei am Aufgabeorte verabfolgt werde.

§. 31.

Haftpflicht der Eisenbahn für versäumte Lieferungszeit.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferungszeit (§. 28) richtet sich nach folgenden Bestimmungen:

1. Der für Versäumung der Lieferungszeit zu leistende Ersatz des nachzuweisenden Schadens, sobald solcher überhaupt eintritt, kann nur im Betrage von 0,20 Mark für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und jeden angefangenen Tag der Versäumniß bis dahin, daß das Gepäck als in Verlust gerathen anzusehen ist (§. 30), beansprucht werden. Will der Reisende die Höhe des wegen verspäteter Lieferung zu leistenden Schadensersatzes als die Höhe des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung sich sichern, so hat er die desfallsige Erklärung mindestens $\frac{1}{2}$ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll und nach den Betriebsvorschriften geschehen kann, in der Gepäck-Expedition abzugeben. Sie hat nur dann rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von dieser im Gepäckschein vermerkt ist. Die hierfür zu entrichtende Vergütung darf 2 pro Mille der angegebenen Interesse-Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gepäck von der Absende- bis zur Bestimmungsstation zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von

1 Mark und unter Abrundung der zu entrichtenden Beträge auf 0,10 Mark nicht übersteigen. Dagegen wird den Reisenden als Schadensersatz für die verspätete Lieferung derjenige Betrag desselben von der Eisenbahn geleistet, welcher innerhalb des deklarirten Betrages nachgewiesen werden kann.

2. Die Eisenbahn ist von der Haftung für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit entstanden ist, befreit, sofern sie beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

§. 32.

Gepäckträger.

Auf denjenigen Stationen, wo sich Gepäckträger befinden, können die Reisenden sich derselben, jedoch ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung, für den von der Eisenbahn nicht übernommenen Transport des Gepäcks nach und von den Lokalen der Gepäck-Expeditionen bedienen. Die Gepäckträger sind durch die Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung versehen, welche sie, sowie die gedruckte Gebührentaxe, im Dienste bei sich führen und auf Verlangen vorzeigen müssen. Sie haben eine mit der Nummer des Gepäckträgers versehene Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines zu verabfolgen.

Auf größeren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten (Portier) gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben.

§. 33.

Zurückgelassene Gegenstände.

Alle im örtlichen Bezirk der Bahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen, an die Eisenbahn abgelieferten Gegenstände werden mindestens 3 Monate lang aufbewahrt. Erst nach Ablauf dieser Frist wird mit denselben nach Maß-

gabe der bei den einzelnen Bahnen darüber bestehenden Bestimmungen verfahren.

Gegenstände, welche dem Verderben ausgesetzt sind, können bestmöglichst verkauft werden, sobald deren Verderben zu befürchten steht, und wird in diesem Falle der Erlös bis zum Ablauf der festgesetzten Frist zur Disposition des Berechtigten gehalten.

Im Uebrigen unterliegen dergleichen gefundene Gegenstände der in den gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung.

c. Beförderung von Leichen.

§. 34.

Beförderungs-Bedingungen.

Der Transport einer Leiche muß, wenn er von der Ausgangsstation des Zuges erfolgen soll, wenigstens 6 Stunden, auf einer Zwischenstation mindestens 12 Stunden vorher angemeldet werden.

Die Leiche muß in einem Sarge luftdicht eingeschlossen und dieser von einer hölzernen Kiste umgeben sein. Der Transport kann auch im Leichenwagen stattfinden.

Der Leiche muß ein Begleiter beigegeben werden, welcher ein Fahrbillet zu lösen hat.

Bei der Aufgabe muß der vorschriftsmäßige Leichenpaß beigebracht werden, welchen die Eisenbahn übernimmt und bei Ablieferung der Leiche zurückstellt. Die tarifmäßigen Transportgebühren müssen bei der Aufgabe entrichtet werden.

Wer unter falscher Deklaration Leichen zur Beförderung bringt, hat außer der Nachzahlung der verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte das Vierfache dieser Frachtgebühr als Konventionalstrafe zu entrichten.

Innerhalb 6 Stunden nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation muß die Leiche abgeholt werden, widrigenfalls sie nach der Verfügung der Ortsobrigkeit beigesetzt wird.

d. Beförderung von Equipagen und anderen Fahrzeugen.

§. 35.

Annahme und Beförderung. Einlieferungszeit.

Equipagen und andere Fahrzeuge werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen. Sie müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges angemeldet und spätestens eine Stunde vorher zur Expedition aufgeliefert werden. Auf Zwischenstationen kann auf eine sichere Beförderung derselben mit dem vom Versender gewünschten Zuge nur dann gerechnet werden, wenn sie 24 Stunden vorher angemeldet worden.

Equipagen und andere Fahrzeuge mit den Eil- und Schnellzügen zu befördern, ist die Eisenbahn nicht gehalten.

Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben.

§. 36.

Auslieferung.

Nach Ankunft auf der Bestimmungsstation wird gegen Rückgabe der etwa ertheilten Quittung die Equipage oder das Fahrzeug ausgeliefert und muß spätestens innerhalb 2 Stunden abgeholt werden, wenn die Ankunft bis Abends 6 Uhr erfolgt. Trifft dagegen der Zug auf der Bestimmungsstation erst später ein, so läuft diese Frist erst von Morgens 6 Uhr des folgenden Tages an. Für jede Stunde längeren Verweilens ist die Verwaltung ein Standgeld zu fordern berechtigt.

§. 37.

Belassung von Reisegepäck ꝛc. in den Equipagen.

Den Begleitern der Equipagen und Fahrzeuge steht es frei, Reisegepäck (§. 24) in denselben zu belassen, sofern nicht Zoll- und Steuervorschriften entgegenstehen (siehe §. 38).

§. 38.

Haftpflicht der Eisenbahn für Fahrzeuge.

Die Eisenbahn haftet für die beförderten Equipagen und Fahrzeuge nach den für den Güterverkehr geltenden Bedingungen und Abreden, soweit sie auf den Gegenstand anwendbar sind. Sie haftet aber nicht für denjenigen Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die von ihr vorgeschriebene oder von dem Versender freiwillig übernommene Begleitung bezweckt wird.

Dabei gilt als bedungen, daß bei Verfolgung von Entschädigungs-Ansprüchen, für Verlust oder Beschädigung der der Schadensberechnung nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu Grunde zu legende Werth den vom Aufgeber deklarirten Werth nicht übersteigen soll.

Eine solche Werthangabe ist nur für die Equipage oder für das Fahrzeug selbst, nicht für die darin befindlichen Gegenstände (§. 37) zulässig.

In Bezug auf letztere haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, für Schäden anderer Art aber nur, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist.

Ist Werthangabe gewählt, so wird der im Tarif angegebene Transportpreis der Equipage oder des Fahrzeuges um einen bestimmten Satz erhöht. Dieser Satz darf 1 pro Mille der für jedes Fahrzeug deklarirten ganzen Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportstrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen. Ist Werthangabe nicht erfolgt, so gilt als bedungen, daß der nach den gesetzlichen Bestimmungen zu ermittelnde und zu ersetzende Werth jedes Fahrzeuges, einschließlich der darin befindlichen Gegenstände, weder in Verlust- noch in Beschädigungsfällen den Betrag von 900 Mark übersteigen soll.

Die Angabe eines höheren Werths als 900 Mark für eine unter Begleitung versendete Equipage hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der

Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; die Angabe eines höheren Werths der ohne Begleitung versendeten Equipagen erfolgt nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften (§. 68).

§. 39.

Lieferungszeit.

Der Transport begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge, welche mit den Personenzügen befördert werden, geschieht mit dem Zuge bis zur Bestimmungsstation, zu welchem sie aufgegeben sind; sofern sie aber unterwegs aus einem Zuge in einen anderen übergehen müssen, brauchen sie erst mit dem nächstfolgenden Personenzuge einzutreffen.

Die Lieferungszeit für alle anderen Equipagen und Fahrzeuge ist die für gewöhnliches Gut vorgesehene.

Die Haftpflicht für den durch Versäumung dieser Lieferfrist entstandenen Schaden erstreckt sich der Regel nach nicht weiter, als auf Zahlung von höchstens 30 Mark für jede ausgebliebene Equipage und jeden angefangenen Tag der Versäumniß. Die Deklaration eines höheren Interesses der rechtzeitigen Lieferung begleiteter Equipagen und anderer Fahrzeuge hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie von der Expedition der Abgangsstation im Transportscheine vermerkt ist; für Equipagen ohne Begleitung erfolgt die Deklaration nach den für Frachtgüter gegebenen Vorschriften.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,5 Pf. unter Abrundung auf 0,10 Mark mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark nicht übersteigen darf.

e. Beförderung von lebenden Thieren.

§. 40.

Annahme. Ein- und Ausladen. Ausschließung kranker und wilder Thiere.

Lebende Thiere werden nur auf und nach den zu deren Annahme bestimmten Stationen zur Beförderung angenommen.

Der Absender bezw. Empfänger muß das Ein- und Ausladen in die Wagen und aus denselben, sowie die zur Befestigung der Thiere erforderlichen Mittel und das Anbinden selbst besorgen oder besorgen lassen, sich auch von der sicheren Anlegung der Thiere selbst überzeugen.

Kranke Thiere werden zur Beförderung nicht angenommen. Inwiefern der Transport von Thieren wegen der Gefahr einer Verschleppung von Seuchen ausgeschlossen ist, richtet sich nach den bestehenden Sanitätsvorschriften.

Zum Transport wilder Thiere ist die Eisenbahn nicht verpflichtet.

Bei der Beförderung anderer lebender Thiere ist die Eisenbahnverwaltung Begleitung zu fordern berechtigt. Die Begleiter haben — sofern der Stationsvorstand nicht Ausnahmen zuläßt — ihren Platz in den betreffenden Viehwagen zu nehmen und die Beaufsichtigung des Viehes während des Transports zu bewirken. Bei kleinem Vieh, insbesondere Geflügel, wenn es in tragbaren, gehörig verschlossenen Käfigen (luftigen und hinlänglich geräumigen Behältern) aufgegeben wird, bedarf es der Begleitung nicht.

§. 41.

Beförderung von Hunden.

Die Beförderung der Hunde geschieht in abgesonderten Behältnissen.

Der Transportpreis muß bei der Aufgabe des Hundes gegen Lösung eines Scheines bezahlt werden, gegen dessen Zurücklieferung nach beendigter Fahrt der Hund verabfolgt wird. Hunde, welche nach Ankunft auf der Bestimmungsstation nicht sofort abgeholt werden, zu verwahren, ist die Verwaltung nicht verpflichtet. Diese Bestimmungen finden jedoch nur auf solche Hunde Anwendung, welche als Begleiter von Passagieren mit Personenzügen befördert werden, andernfalls gelten für die Beförderung von Hunden ebenfalls die allgemeinen Vorschriften der §§. 40 und 43.

§. 42.

Beförderung von Pferden.

Mit welchen Zügen und in welcher Zahl die Beförderung von Pferden stattfindet, hängt von dem Ermessen der Eisenbahn ab.

Die Pferde müssen wenigstens eine Stunde vor Abgang der Züge zur Einbringung in die Wagen bereit stehen. Wenn der Zug in der Nacht oder des Morgens früh vor 7 Uhr abgeht, müssen die Pferde bis 8 Uhr Abends angemeldet sein.

Auf die Versendung von Zwischenstationen ab kann mit Sicherheit nur im Falle vorheriger Verständigung mit dem Stationsvorstande gerechnet werden.

Bei der Ankunft am Bestimmungsorte werden die Pferde gegen Rückgabe der etwa ausgestellten Beförderungsscheine ausgeliefert, das Abführen derselben muß spätestens eine Stunde nach der Ankunft auf dem Bahnhofe geschehen.

Mit Ablauf dieser Frist ist, selbst wenn die Pferde im Freien auf dem Bahnhofe stehen bleiben, die Eisenbahnverwaltung ein Standgeld zu erheben berechtigt.

Der Fahrpreis der Pferde ist am Abgangsorte zu entrichten.

§. 43.

Beförderung von anderen Thieren

Die Quantität der gleichzeitig zu befördernden sonstigen Thiere, sowie die Züge, mit welchen sie zu befördern, bestimmt die Eisenbahn. Namentlich hängt die Mitnahme einzelner Stücke davon ab, ob paßlicher Raum vorhanden ist und kann daher im Voraus nicht zugesichert werden.

Der Fahrpreis ist am Absendungsorte zu erlegen.

Die Thiere müssen zwei Stunden vor Abgang des Zuges auf den Bahnhof gebracht und, wenn der Zug in der Nachtzeit oder des Morgens vor 7 Uhr abgeht, bis 8 Uhr Abends vorher angemeldet werden. Bei der Ankunft an dem Bestimmungsorte werden die Thiere gegen Rückgabe der Beförderungsscheine ausgeliefert; das Ausladen und Abtreiben muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft auf dem

Bahnhofe geschehen. Nach Ablauf dieser Frist ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung zu geben oder ein Standgeld zu erheben, falls sie dem Vieh einen ferneren Aufenthalt auf dem Bahnhofe gestattet.

§. 44.

Haftpflicht der Eisenbahn für Thiere.

Die Haftpflicht der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung zur Beförderung übernommener Hunde, Pferde und sonstiger lebender Thiere richtet sich nach den für den Güterverkehr im Abschnitt III. enthaltenen Vertragsbedingungen, soweit solche auf den Transport von Thieren anwendbar sind.

Die Eisenbahn haftet aber nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Transporte der Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist; sie leistet daher insbesondere keinen Ersatz, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Entspringen, Fallen, Stoßen, Ersticken oder aus sonstigen Ursachen beim Einladen, Ausladen, während des Transports oder beim Aufenthalt auf dem Bahnhofe entstanden ist. Auch haftet sie nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die (§. 40) geforderte Begleitung bezweckt wird. Dahin sind alle Gefahren zu rechnen, welche nicht aus einer von der Eisenbahn zu vertretenden Beschädigung des zum Transport benutzten Fahrzeuges entstehen, namentlich auch diejenigen, welche durch gehörige Beaufsichtigung, Wartung und Fütterung der Thiere während des Transportes abgewendet werden können.

Tritt Ersatzpflicht ein, so bilden, sowohl in Verlust- wie in Beschädigungsfällen, der vom Aufgeber deklarirte Werth, falls aber eine solche Werthangabe nicht erfolgt ist, die folgenden Beträge die Maximal-Entschädigungssätze:

600 *M.* für ein Pferd,
200 " " ein Füllen bis zu einem Jahr,
300 " " einen Mastochsen,
200 " " ein Haupt Rindvieh,

25 M. für ein Kalb bis zu einem Jahr,
90 " " ein Maſtſchwein,
35 " " ein mageres Schwein,
10 " " ein Ferkel bis zu drei Monaten,
20 " " ein Schaf oder eine Ziege,
10 " " einen Hund,
100 " " 100 Kilogramm ſonſtiger Thiere.

Iſt Werthangabe gewählt, ſo iſt neben dem tarifmäßigen Transportpreiſe ein Zuſchlag zu bezahlen, welcher 1 pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer der ganzen Transportſtrecke mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und Abrundung des zu entrichtenden Betrages auf 0,10 Mark nicht überſteigen darf.

Die Angabe eines höheren Werthes hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn ſie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelſt Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßſeite des Frachtbriefes an der dazu beſtimmten Stelle durch den Verſender mit Buchſtaben eingetragen oder auf dem Transportſcheine durch die Expedition der Abgangsſtation vermerkt iſt.

§. 45.

Lieferungszeit.

Die Lieferungszeit ſetzt ſich aus Expeditions- und Transportfriſt zuſammen und darf nicht mehr betragen als:

1. an Expeditionsfriſt . . . . . 1 Tag,
2. an Transportfriſt für je auch nur angefangene 300 Kilometer . . . . . 1 Tag.

Sie beginnt mit der auf die Abſtempelung des Frachtbriefs oder Aushändigung des Gepäck- oder Beförderungsſcheins folgenden Mitternacht und iſt gewahrt, wenn innerhalb derſelben das Vieh auf der Beſtimmungsſtation zur Abnahme bereit geſtellt iſt.

Der Lauf der Lieferungsfriſten ruht für die Dauer des Aufenthalts des Viehs auf den Tränkeſtationen (vergl. §. 6 der Beſtimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eiſenbahnen vom 13. Juli 1879).

Im übrigen kommen für die Berechnung derſelben, ſowie auch für die Folgen verſäumter Lieferungszeit die im

Abschnitt III für Eilgut enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

Die Auslieferung von Pferden und Hunden, welche mit Personenzügen befördert werden, kann jedoch in der §. 28 Alinea 2 für Gepäck bestimmten Frist verlangt werden. Die Deklaration eines höheren Interesses an der rechtzeitigen Lieferung hat nur dann eine rechtsverbindliche Wirkung, wenn sie entweder (nämlich in Fällen, wo die Beförderung mittelst Frachtbriefes erfolgt) auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle durch den Versender mit Buchstaben eingetragen oder auf dem Transportscheine durch die Expedition der Abgangsstation vermerkt ist.

In beiden Fällen wird ein Frachtzuschlag erhoben, welcher für jede 7,5 Kilometer und für jede angefangenen 60 Mark der ganzen deklarirten Summe 0,25 Pf., unter Abrundung auf 0,10 Mark, mit einem Minimalsatze von 0,30 Mark nicht übersteigen darf.

III.

Beförderung von Gütern.

§. 46.

Der Transport von Gütern erfolgt von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn auf die andere einer Vermittlungsadresse bedarf.

§. 47.

Uebernahme von Gütern.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Gut zum Transport zu übernehmen, welches nicht ordnungsmäßig oder gar nicht verpackt ist, ungeachtet seine Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert. Dergleichen Gut kann ausnahmsweise befördert werden, wenn der Absender das Fehlen oder die Mängel der Verpackung durch eine mit seiner Unterschrift versehene, auf dem Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung anerkennt. In dieser Erklärung sind die einzelnen Kolli zu spezifiziren und zu beschreiben.

Für die von dem Versender hinsichtlich des Fehlens oder

des mangelhaften Zustandes der Verpackung abzugebende Erklärung ist der Wortlaut durch ein Formular vorgeschrieben (cfr. Anlage A.), welches in den Expeditionen bereit gehalten wird.

Die sorgfältig und deutlich zu gebenden äußeren Bezeichnungen der einzelnen Kolli müssen mit den desfallsigen Angaben im Frachtbriefe (cfr. §. 50 Nr. 3) genau übereinstimmen. Auch ist die Eisenbahn zu verlangen berechtigt, daß seitens der Versender Stückgüter mit der Bezeichnung der Bestimmungsstation in dauerhafter Weise versehen sind, sofern deren Beschaffenheit dies ohne besondere Schwierigkeit gestattet.

§. 48.

Von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände.

A. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. alle solche Güter, die — wegen ihres Gewichts oder Umfangs, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft — nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn sich zum Transport nicht eignen;
2. die postzwangspflichtigen Gegenstände;
3. alle der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, soweit nicht die Bestimmungen in Anlage D Anwendung finden, insbesondere:
   a) Nitroglycerin (Sprengöl) als solches, abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit an sich explosiven Stoffen (wegen Sprenggelatine und Gelatine-dynamit-Patronen vergl. Anlage D Nr. I);
   b) nicht abtropfbare Gemische von Nitroglycerin mit pulverförmigen, an sich nicht explosiven Stoffen (Dynamit und ähnliche Präparate) in loser Masse (wegen Dynamitpatronen vergl. Anlage D Nr. I);
   c) pikrinsaure Salze sowie explosive Gemische, welche pikrinsaure und chlorsaure Salze enthalten;
   d) Knallquecksilber (wegen Zündungen und Zündhütchen vergl. Anlage D Nr. I und III), Knallsilber und Knallgold, sowie die damit dargestellten Präparate;
   e) solche Präparate, welche Phosphor in Substanz beigemischt enthalten (wegen Zündbänder und Zündblättchen — amorces — vergl. Anlage D Nr. III a).
   f) geladene Schußwaffen.

B. Bedingungsweise werden zur Beförderung zugelassen:

1. Die in Anlage D verzeichneten Gegenstände.

   Für deren Annahme und Beförderung sind die daselbst getroffenen näheren Bestimmungen maßgebend.

2. Gold- und Silberbarren, Platina, gemünztes und Papiergeld, geldwerthe Papiere, Dokumente, ferner Pretiosen, wie Edelsteine, ächte Perlen und dergleichen.

   Unter welchen Bedingungen diese Gegenstände zur Beförderung angenommen werden, bestimmen die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn.

   Als geldwerthe Papiere im Sinne des Absatzes 1 sind nicht anzusehen: gestempelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen.

3. Gemälde und andere Kunstgegenstände, auch Antiquitäten.

   Zur Uebernahme der Beförderung ist die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten ist.

4. Diejenigen Gegenstände, deren Verladung oder Transport nach dem Ermessen der übernehmenden Verwaltung außergewöhnliche Schwierigkeit verursacht.

   Die Beförderung solcher Gegenstände kann von jedesmal zu vereinbarenden besonderen Bedingungen abhängig gemacht werden.

C. Wer Gegenstände der unter Lit. A. Nr. 3 dieses Paragraphen oder der in Anlage D erwähnten Art unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgiebt oder die als Bedingung für deren Annahme vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln außer Acht läßt, hat neben den durch Polizeiverordnungen oder durch das Strafgesetzbuch festgesetzten Strafen, auch wenn ein Schaden nicht geschehen ist, für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandtstücke eine schon durch die Auflieferung verwirkte Konventionalstrafe von 12 Mark zu erlegen und haftet außerdem für allen etwa entstehenden Schaden.

§. 49.

Abschluß des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird durch die Ausstellung des Fracht-

:fes seitens des Absenders und durch die zum Zeichen der nahme erfolgende Aufdrückung des Expeditionsstempels ns der Expedition der Absendestation geschlossen. Die drückung des Expeditionsstempels erfolgt ohne Verzug nach hehener vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtse deklarirten Gutes (cfr. §. 55 Al. 2). Mit diesem Zeitkte ist der Frachtvertrag als abgeschlossen zu betrachten gilt die Uebergabe des Gutes als geschehen.

§. 50.

Frachtbriefe.

Jede Sendung muß von dem vorgeschriebenen gedruckten, der Eisenbahnverwaltung gestempelten Frachtbriefe betet sein. Es gelten dafür folgende einzelne Bestimmungen:

1) Für die laut §. 48 Lit. B nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände sowie für die vom Versender und Empfänger auf- und abzuladenden Güter und für die unter Zoll- oder Steuerkontrole stehenden Waaren sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

   Ferner dürfen nur solche Gegenstände in denselben Frachtbrief aufgenommen werden, welche nach ihrer Beschaffenheit ein Zusammenladen ohne Nachtheil gestatten.

   Bei Aufgabe von Wagenladungen kann der Versender verpflichtet werden, für jeden Wagen einen eigenen Frachtbrief dem Gute beizugeben.

2) Der nach §. 49 abgestempelte Frachtbrief gilt als Beweis über den Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Absender, jedoch macht bei Gütern, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung dieses Reglements, des Tarifs oder besonderer Vereinbarung mit dem Absender, von diesem oder dem Empfänger besorgt wird, die Angabe des Gewichts oder der Menge des Guts in dem Frachtbriefe keinen Beweis gegen die Eisenbahn, sofern nicht die Verwiegung der Wagenladung oder der Güter, welche dieselbe bilden, erfolgt und die Stückzahl oder das

Gewicht, letzteres durch den Wägeſtempel von der Abgangsſtation auf dem Frachtbriefe, beſcheinigt iſt. Den Anträgen auf bahnſeitige Feſtſtellung der Stückzahl oder des Gewichts der Güter in Wagenladungen muß die Eiſenbahn gegen eine von der Aufſichtsbehörde feſtzuſetzende Gebühr nachkommen, ſofern die Güter vermöge ihrer Beſchaffenheit eine derartige Feſtſtellung ohne erheblichen Aufenthalt ermöglichen, beziehungsweiſe ſofern die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen.

Hat eine bahnſeitige Feſtſtellung der Stückzahl oder des Gewichts nicht ſtattgefunden, ſo muß der Beweis über Gewicht und Menge auf andere Weiſe als durch Berufung auf den Frachtbrief, erbracht werden.

Auf Verlangen des Abſenders iſt der Stempel der Expedition der Abſendeſtation (§. 49), welcher für das Datum der Aufgabe des Gutes allein maßgebend iſt, in ſeiner Gegenwart dem Frachtbriefe aufzudrücken.

Die Annahme von Frachtbriefen, welche von den Beſtimmungen dieſer Reglements abweichende Vorſchriften enthalten, kann verweigert werden. Frachtbriefe, mit welchen das Gut vor der Aufgabe zur Eiſenbahn durch andere Frachtführer befördert worden, werden auch als Beilagen zu den Eiſenbahn-Frachtbriefen nicht angenommen.

3. In dem Frachtbriefe ſind Ort und Datum der Ausſtellung anzugeben und die Güter und Zeichen, Nummern, Anzahl, Verpackungsart, Inhalt und Bruttogewicht der Frachtſtücke (Kolli), die Güter aber, welche nach den beſonderen Vorſchriften der annehmenden Eiſenbahn nicht nach Gewicht angenommen werden, nach dem Inhalte dieſer Vorſchriften deutlich und richtig zu bezeichnen.

Der Frachtbrief muß die Unterſchrift des Abſenders oder eine gedruckte, beziehungsweiſe geſtempelte Zeichnung ſeines Namens, ſowie die deutliche und genaue Bezeichnung des Empfängers und des Beſtimmungsortes enthalten.

Führen vom Abſendungs- nach dem Beſtimmungs-

orte verſchiedene Wege, ſo iſt bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Abſender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsſtelle vorzuſchreiben.

Im Uebrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausſchließlich dem Ermeſſen der Eiſenbahn überlaſſen; letztere iſt jedoch verpflichtet, das Gut ſtets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigſten Frachtſatz und die günſtigſten Transportbedingungen darbietet.

4) Der Verſender bürgt für die Richtigkeit der Angaben des Frachtbriefes und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, undeutlichen oder ungenauen Angaben im Frachtbriefe entſpringen.

Die Eiſenbahn-Expedition iſt befugt, die Uebereinſtimmung des Frachtbriefes mit den betreffenden Gütern auch nach dem Inhalte in Gegenwart des Abſenders oder Empfängers oder deren Bevollmächtigten, oder nöthigenfalls in Gegenwart von mindeſtens zwei Zeugen, zu prüfen und verifiziren zu laſſen.

Bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder Inhaltes kann eine jede Eiſenbahn, außer der Nachzahlung der etwa verkürzten Fracht vom Abgangs- bis zum Beſtimmungsorte, eine Konventionalſtrafe nach Maßgabe ihrer beſonderen Vorſchriften von dem Verſender oder Empfänger erheben.

5) Wünſcht der Abſender eine Beſcheinigung der erfolgten Uebergabe von Gütern an die Eiſenbahn, ſo hat derſelbe, ſofern ihm die nach den beſonderen Vorſchriften einzelner Verwaltungen etwa geſtattete Ausſtellung eigener „Aufnahmsſcheine“ nicht genügt, zwei gleichlautende Exemplare des Frachtbriefes einzureichen, deren eins ihm von der Eiſenbahn-Expedition mit der Bezeichnung „Duplikat“ vollzogen zurückgegeben wird.

Dieſes Duplikat hat nicht die Wirkung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Ladeſcheins.

6) Bei Verſendung von Gütern nach Orten, welche an einer Eiſenbahn nicht gelegen oder nach Eiſenbahnſtationen, welche für den Güterverkehr nicht einge-

richtet sind, soll der Versender wegen des Weitertransportes auf dem Frachtbriefe die Eisenbahnstation bezeichnen, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat (cfr. §§. 61 und 65).

7) Das Formular zum Frachtbriefe ist in der Anlage B. und C. vorgeschrieben und auf allen Stationen zu den in den Tarifen angezeigten Preisen käuflich zu haben.

Frachtbriefe, welche nicht für Rechnung von Eisenbahnverwaltungen gedruckt sind, unterliegen behufs Feststellung ihrer Uebereinstimmung mit dem vorgeschriebenen Formular der zuvorigen Stempelung seitens einer der Verwaltungen, in deren Bereich sie in Gebrauch genommen werden sollen gegen eine im Tarif festgesetzte Gebühr. Diese Stempelung kann verweigert werden, sofern nicht gleichzeitig mindestens 100 Frachtbriefe zu diesem Zwecke vorgelegt werden.

Es ist gestattet, auf die Rückseite des Frachtbriefes, ohne Beeinträchtigung des für die bahnseitige Behandlung desselben bestimmten Raumes die Firma des Ausstellers aufzudrucken.

Ausführungsvorschriften:

1) Sofern sich der auf dem Frachtbriefformular für die Beschreibung der Güter vorgesehene Raum wegen der Anzahl der zu derselben Sendung gehörigen und einzeln zu verzeichnenden Güter als unzureichend erweist, hat die Spezifikation auf dem für die Firma des Ausstellers vorbehaltenen Theile der Rückseite des Frachtbriefes zu erfolgen. Dies geschieht nach Maßgabe der betreffenden Kolonnen des Frachtbriefes, jedoch ohne Vordruck derselben. 2. Reicht hierzu im einzelnen Falle auch der bezeichnete Raum der Rückseite des Frachtbriefes nicht aus, so sind dem letzteren besondere, die Spezifikation enthaltende und von dem Absender zu unterzeichnende Blätter im Formate des Frachtbriefes fest anzuheften, und ist auf diese Spezifikation im Frachtbriefe besonders hinzuweisen. 3. In beiden Fällen sind in den vorgedruckten Kolonnen des Frachtbriefes wenigstens die summarischen Gewichte der Sendung unter Angabe der für die Tarifirung maßgebenden Bezeichnung der Transportgegenstände, somit eventuell unter Scheidung derselben nach den einzelnen Tarifklassen, anzugeben. 4. Den unter Nr. 2 erwähnten Blättern ist ebenso wie dem Frachtbriefe selbst der Expeditionsstempel der Abgangsstation aufzudrücken.

8) An Orten, wo mehrere Verwaltungen Güterexpeditionen haben, sind die von der einen Verwaltung gestempelten Frachtbriefe auch von den anderen als gültig anzuerkennen.

9) Die Ausstellung anderer Erklärungen und Urkunden als die des Frachtbriefes darf nicht gefordert werden, sofern nicht das Handelsgesetz oder dies Reglement eine Ausnahme gestattet; ebenso dürfen die Frachtbriefe keine Erklärungen oder Vereinbarungen enthalten, die nicht durch das Handelsgesetz oder dies Reglement für statthaft erklärt worden sind.

§. 51.

Zoll- und Steuervorschriften.

Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor der ...lieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen ...behandlung unterliegen, die Eisenbahn in den Besitz der dess...lb erforderlichen Begleitpapiere bei Uebergabe des Frachtbriefes zu setzen. Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der ...othwendigkeit oder Richtigkeit oder Zugänglichkeit der Be...eitpapiere nicht ob, und sie, beziehungsweise ihre Nachfolger ...Transporte, sind für ein bei Annahme von Gut ohne ...egleitpapiere oder mit unzugänglichen Papieren etwa vor...kommenes Verschulden nicht verantwortlich. Dagegen haftet ...r Absender der Eisenbahn für alle Strafen und Schäden, ...elche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit oder ...angels der Begleitpapiere treffen.

Würde auf ausdrücklichen, im Frachtbriefe gestellten An...ag der Versender die Eisenbahn, wenn die vorschriftsmäßigen ...eklarationen und Legitimationspapiere beigefügt sind, die ...ll- und steueramtliche Behandlung der Güter vermitteln und ...ngangs-, Ausgangs- und Durchgangs-Abgaben, sowie an...re öffentliche Abgaben und Gebühren, soweit sie vorschrifts...äßig und nicht am Abgangs- oder Bestimmungsorte zu ent...chten sind, vorschießen, so übernimmt sie dadurch keine Ver...ntwortlichkeit. Die Eisenbahn ist durch einen solchergestalt ...stellten Antrag nicht verpflichtet, die Vermittelung zu über...hmen und ist befugt, dieselbe einem Spediteur zu über...agen, wenn keine Mittelsperson im Frachtbriefe genannt ist.

Sollte der Absender eine solche Abfertigung der Güter beantragt haben, wie sie in dem gegebenen Fall gesetzlich nicht zulässig ist, so wird angenommen, daß er damit einverstanden sei, wenn die Eisenbahn diejenige Abfertigung veranlaßt, welche sie nach ihrem Ermessen für sein Interesse am vortheilhaftesten erachtet. Würde die Eisenbahn die mittelst Frachtbriefes an den Grenzen des betreffenden Zollgebietes ihr übergebenen Güter ohne von dem Versender extrahirte zollamtliche Begleitpapiere zur Beförderung an den Bestimmungsort oder an die für die Abgabe der Zolldeklaration zulässige Zollstelle übernehmen, so ist beziehungsweise Absender und Empfänger für alle Schäden und Nachtheile gegen die Eisenbahn verantwortlich und regreßpflichtig, welche aus Unrichtigkeiten, Fehlern und Versäumnissen der Frachtbriefdeklaration des Versenders der Eisenbahn als Frachtführerin bei der ihr obliegenden Abgabe einer nach Maßgabe der Deklaration im Frachtbriefe auszufertigenden und zu vollziehenden Zolldeklaration erwachsen möchten.

Der Absender hat die zur zoll- und steueramtlichen Behandlung beigefügten Begleitpapiere auch im Frachtbriefe zu verzeichnen. Für Begleitpapiere, welche im Frachtbriefe nicht verzeichnet sind, wird von der Eisenbahn keine Haftung übernommen.

§. 52.

Berechnung der Frachtgelder.

So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustoßenden Beträgen berechnet. Außer den in den Tarifen angegebenen Sätzen an Frachtvergütung und an Vergütung für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen darf nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen (z. B. Transit-, Ein- und Ausgangs-Abgaben, Kosten für Ueberführung, nöthig werdende Reparaturkosten an den Gütern, welche diese in Folge ihrer eigenen äußeren oder inneren Beschaffenheit und Natur zu ihrer Erhaltung während des Transports bedingen) sind zu ersetzen.

Wenn einzelne Eisenbahnen die Güter von der Behausung des Absenders abholen, aus Schiffen löschen lassen, sowie an

die Behausung des Empfängers oder irgend einen anderen Ort, z. B. nach Packhöfen, Lagerhäusern, Revisionsschuppen, in Schiffe u. s. w. bringen lassen, so sind auch die aus den Tarifen zu ersehenden Vergütigungen hierfür zu entrichten.

Die Fracht wird nach Kilogramm, bei denjenigen Gütern aber, welche ohne Gewichtsermittelung übernommen werden, nach Maßgabe der darüber in den Tarifen und besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen enthaltenen Bestimmungen, nach Tragkraft der Wagen oder nach Rauminhalt oder Raummaaß berechnet. Die Ermittelung des Gewichts geschieht entweder durch wirkliche Verwiegung auf den Bahnhöfen oder durch Berechnung nach den in den Tarifen angegebenen Normalsätzen. Bei Kollogütern hat dieselbe stets auf der Aufgabestation stattzufinden. Sendungen unter 30 Kilogramm werden höchstens für 30 Kilogramm, das darüber hinaus gehende Gewicht wird bei Kollogütern, mit 10 Kilogramm, bei Wagenladungsgütern mit 100 Kilogramm steigend so berechnet, daß jede angefangenen resp. 10 und 100 Kilogramm für voll gelten. Durch diese Gewichts-Berechnung soll jedoch die Erhebung der in den Tarifen einzelner Eisenbahnen vorgeschriebenen Minimalbeträge des Frachtgeldes nicht ausgeschlossen werden.

Dem Aufgeber wird überlassen, bei der Feststellung des Gewichts gegenwärtig zu sein. Verlangt derselbe, nachdem diese Feststellung seitens der Eisenbahnverwaltung bereits erfolgt ist und vor der Verladung der Güter, eine anderweitige Ermittelung des Gewichts in seiner oder seines Beauftragten Gegenwart, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, dafür ein im Tarif bestimmtes Wägegeld zu erheben. Dies Wägegeld kann, jedoch nur von gewöhnlichem Frachtgut, auch dann erhoben werden, wenn ausnahmsweise der Versender das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefs in dieser Beziehung der Eisenbahnverwaltung überläßt.

Alle in einem Frachtbriefe enthaltenen Gegenstände desselben Frachtsatzes bilden eine Abfertigungs-Position zur Berechnung des Frachtgeldes.

Die zu erhebende Fracht wird mit vollen 0,10 Mark

abgerundet, so daß Beträge unter 5 Pfennigen gar nicht, von 5 Pfennigen ab aber für 0,10 Mark gerechnet werden.

Wenn nach den besonderen Vorschriften der einzelnen Eisenbahnen Güter von den Versendern selbst zu verladen sind, so dürfen die Versender die Wagen nur bis zu der an denselben vermerkten Tragfähigkeit beladen. Für Ueberladung kann die Eisenbahn, vorbehaltlich sonstiger Entschädigung, eine in den besonderen Vorschriften festzustellende Konventionalstrafe erheben.

§. 53.

Zahlung der Fracht.

Die Frachtgelder werden bei der Aufgabe des Gutes berichtigt oder auf den Empfänger zur Zahlung angewiesen. Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Eisenbahn dem schnellen Verderben unterliegen oder die Fracht nicht sicher decken, kann eine sofortige Berichtigung der Frachtgebühren gefordert werden.

Unrichtige Anwendung des Tarifs, sowie Fehler bei der Gebührenberechnung sollen weder der Eisenbahn noch dem zur Zahlung Verpflichteten zum Nachtheil gereichen. Zu viel erhobene Beträge sind dem Bezugsberechtigten thunlichst zu avisiren.

§. 54.

Nachnahme und Provision.

Die auf Gütern bei ihrer Aufgabe auf die Bahn haftenden Spesen, deren Spezifizirung verlangt werden darf, können nachgenommen werden.

Auch Vorschüsse auf den Werth des Gutes werden bis auf Höhe von 300 Mark unter denselben Bedingungen wie Spesennachnahmen zugelassen, wenn dieselben nach dem Ermessen des expedirenden Beamten durch den Werth des Gutes sicher gedeckt werden.

Für jede aufgegebene Nachnahme, gleichviel ob dieselbe verabfolgt oder in Folge anderweiter Disposition ganz oder theilweise zurückgezogen ist, wird die durch den Tarif der Aufgabestation bestimmte Provision berechnet. Von den Eisenbahnen im Falle des Weitertransports von einer Bahn auf die andere nachgenommene Frachtgelder sind jedoch provisionsfrei.

Für baare Auslagen (§. 52), welche ebenfalls nachgenommen werden können, darf die im Tarife der die baaren

Auslagen vorschießenden Eisenbahn bestimmte Provision für Nachnahme erhoben werden.

Als Bescheinigung über die Auflegung von Nachnahmen auf Güter dient in der Regel der abgestempelte Frachtbrief oder die anderweit gestattete Form der Bescheinigung über Aufgabe von Gütern (cfr. §. 50 Nr. 5), jedoch werden auf Verlangen noch besondere Nachnahmescheine und zwar gebührenfrei ertheilt.

Eingegangene Nachnahmen werden dem zum Empfange Berechtigten ohne Verzug avisirt und ausgezahlt.

§. 55.

Annahme der Güter.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, Güter zum Transporte eher anzunehmen, als bis die Beförderung geschehen kann, namentlich also nicht, insofern die regelmäßigen Transportmittel der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transports nicht genügen.

Die Eisenbahn ist jedoch gehalten, die zugeführten Güter, soweit die disponiblen Räumlichkeiten ausreichen, gegen Empfangsbescheinigung mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, daß die Annahme zum Transport und die Aufdrückung des Expeditionsstempels auf den Frachtbrief (cfr. §. 49) erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat im Frachtbriefe sein Einverständniß zu erklären, daß die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe.

§. 56.

Auflieferung der Güter und Beförderung.

Das Gut muß in den festgesetzten Expeditionszeiten aufgeliefert, beziehungsweise von dem Absender verladen werden, und wird, je nach der Deklaration des Absenders, in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht befördert (§. 59).

An Sonn- und Festtagen wird gewöhnliches Frachtgut nicht angenommen und am Bestimmungsorte dem Adressaten nicht verabfolgt.

Eilgut wird auch an Sonn- und Festtagen, aber nur in den ein für alle Mal bestimmten, durch Aushang in den Expeditionslokalen und beziehungsweise auch in einem Lokal-

blatte bekannt gemachten Tageszeiten angenommen und ausgeliefert.

Eilgut muß mit einem auf rothem Papier gedruckten Frachtbriefe (Anlage C.) aufgegeben werden und wird vorzugsweise und schleunig befördert. Gewöhnliches Frachtgut ist mit einem Frachtbriefe nach Anlage B. aufzugeben.

In Ansehung der Zeit der Beförderung der Güter bildet die Reihenfolge der Auflieferung die Regel und darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden. Zuwiderhandlungen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, solche Einrichtungen zu treffen, daß die Reihenfolge der Güterabfertigung konstatirt werden kann.

Die Gestellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst besorgt, muß für einen bestimmten Tag nachgesucht und die Verladung in der von der Absendestation zu bestimmenden Frist vollendet werden.

Diese Frist wird durch Anschlag in den Güterexpeditionen und beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

§. 57.

Lieferungszeit. Berechnung derselben.

Jede Bahnverwaltung publizirt durch die Tarife für den Verkehr innerhalb ihres Bahngebiets Lieferungszeiten, welche sich aus Expeditions- und Transportfristen zusammensetzen und die nachfolgenden Maximalansätze nicht überschreiten dürfen:

a) für Eilgüter:

1. Expeditionsfrist	1 Tag,
2. Transportfrist:	
für je auch nur angefangene 300 Kilometer	1 Tag,

b) für Frachtgüter:

1. Expeditionsfrist	2 Tage,
2. Transportfrist:	
bei einer Entfernung bis zu 100 Kilometer	1 Tag,

bei größeren Entfernungen für je auch nur angefangene weitere 200 Kilometer . . . . . 1 Tag.

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Verwaltung in den Bereich einer andern anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgaben und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Den Eisenbahn-Verwaltungen wird vorbehalten, für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse mit oder vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren.

Aus der Bekanntmachung muß zu ersehen sein, ob und durch welche Behörde die Genehmigung ertheilt oder ob eine solche vorbehalten ist. Im letzteren Falle muß die nachträglich erfolgte Genehmigung innerhalb 8 Tagen durch eine besondere Bekanntmachung veröffentlicht werden. Die Festsetzung von Zuschlagfristen ist wirkungslos, wenn die nachträgliche Genehmigung von der Aufsichtsbehörde versagt oder die ertheilte Genehmigung nicht rechtzeitig publizirt wird.

Die Lieferungszeit beginnt mit der auf die Abstempelung des Frachtbriefes (§§. 49 und 50) folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, an die Behausung oder an das Geschäftslokal zugeführt ist, oder, falls eine solche Zuführung nicht zugesagt oder ausdrücklich verbeten ist (§. 59), wenn innerhalb der gedachten Frist schriftliche Nachricht von der erfolgten Ankunft für den Empfänger zur Post gegeben oder solche ihm auf andere Weise wirklich zugestellt ist.

Für Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind, ist die Lieferzeit gewahrt, wenn das Gut innerhalb derselben auf der Bestimmungsstation zur Abnahme bereit gestellt ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer steueramtlicher Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Ver-

schulden der Bahnverwaltung eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

§. 58.

Zeitweilige Verhinderung des Transports.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so ist der Absender nicht gehalten, die Aufhebung des Hindernisses abzuwarten; er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten, muß alsdann aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transports und der Kosten der Wiederausladung durch eine (in den besonderen Vorschriften festgesetzte) Gebühr entschädigen und außerdem die Fracht für die von dem Gute etwa schon zurückgelegte Transportstrecke berichtigen.

Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen, wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten oder die Sendungen auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugehen.

§. 59.

Avisirung und Ablieferung des Gutes.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger den Frachtbrief und das Gut auszuliefern. Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungs-

orte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat. Der Absender hat in diesem Falle auf Erfordern das ihm etwa ausgestellte Frachtbrief-Duplikat (§. 50 Nr. 5) oder den Aufnahmsschein zurückzugeben.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, andere Anweisungen als diejenigen, welche auf der Aufgabestation erfolgt sind, zu beachten.

Ist dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief bereits übergeben, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für die Ladung verhaftet ist.

Bei denjenigen Gütern, welche die Eisenbahn nicht selbst dem Empfänger an seine Behausung oder an sein Geschäftslokal zuführen läßt, wird dem Adressaten spätestens nach Ankunft und Bereitstellung der transportirten Güter schriftliche Nachricht durch Boten, per Post oder durch sonst übliche Gelegenheit zugesendet.

Wo die Verwaltung es für angemessen erachtet, werden von derselben besondere Rollfuhr-Unternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt, auf welche der §. 63 des Reglements Anwendung findet.

Die Taxe für die dem Rollfuhr-Unternehmer zu zahlende Gebühr muß in den betreffenden Güterexpeditionen zur Einsicht aushängen und auch von dem Fuhrmann auf Verlangen vorgezeigt werden.

Diejenigen Empfänger, welche sich ihre Güter selbst abholen, oder sich anderer, als der von der Bahnverwaltung bestellten Fuhrunternehmer bedienen wollen, haben dies der betreffenden Güterexpedition rechtzeitig vorher, jedenfalls noch vor Ankunft des Gutes und auf Erfordern der Güterexpedition unter glaubhafter Bescheinigung der Unterschrift schriftlich anzuzeigen. Die Befugniß der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder durch andere als von der Bahnverwaltung bestellte Fuhrunternehmer abholen zu lassen, kann von der Eisenbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde beschränkt oder auch aufgehoben werden.

Ausgeschlossen von der Selbstabholung sind diejenigen Güter, welche nach steueramtlichen Vorschriften oder aus anderen Gründen nach Packhöfen oder Niederlagen der Steuerverwaltung gefahren werden müssen. Güter, welche Bahnhof restante gestellt sind oder den Adressaten durch die Bahnverwaltung zugeführt werden, werden nicht avisirt.

Nach geschehener Zahlung der etwa noch nicht berichtigten Fracht und der auf den Gütern haftenden Auslagen und Gebühren erfolgt gegen Einlieferung der Empfangsbescheinigung — welche sich einfach auf den Empfang, mit Ausschluß also der Forderung tadellosen, rechtzeitigen ꝛc. Empfanges zu beschränken hat — und Vorzeigung des quittirten Frachtbriefes die Auslieferung des Guts in den Expeditionslokalen (auf den Güterböden) und die Stellung der Wagen zur Entladung auf den Entladungsplätzen, und zwar mit folgenden näheren Zeitbestimmungen:

1) Die Güter sind, vorbehaltlich der unter 2 nachfolgenden Bestimmung binnen der im Tarife festzustellenden lagerzinsfreien Zeit, welche nicht weniger als 24 Stunden nach Absendung resp. Empfang (cfr. §. 57) der Benachrichtigung betragen darf, während der vorgeschriebenen Geschäftsstunden abzunehmen.

   Für Bahnhof restante gestellte Güter, sowie für Güter derjenigen Empfänger, welche sich die Avisirung schriftlich ein für alle Mal verbeten haben, beginnt diese Zeit mit der Ankunft des Guts.

2) Die Fristen, binnen welcher die von dem Versender selbst verladenen Güter durch die Empfänger auszuladen und abzuholen sind, werden durch die besonderen Vorschriften jeder Verwaltung festgesetzt und auf jeder Station durch Aushang in den Expeditionslokalen, beziehungsweise auch durch Bekanntmachung in einem Lokalblatte zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

3) Zwischenfallende Sonn- und Festtage werden überall nicht mitgerechnet.

4) Wegen nicht erfolgter Ankunft eines Theils der in demſelben Frachtbriefe verzeichneten Sendung, wovon jeder Theil ohne Zuſammenhang mit dem Ganzen einen gemeinen Werth hat, kann die Annahme des angekommenen Theils und die Zahlung des verhältnißmäßigen Frachtbetrages vom Adreſſaten nicht verweigert werden, unbeſchadet der auf Grund der §§. 62 ff. von ihm zu erhebenden Entſchädigungsanſprüche.

Eilgüter werden, ſofern außergewöhnliche Verhältniſſe nicht eine längere Friſt unvermeidlich machen, binnen zwei Stunden nach der Ankunft aviſirt reſp. binnen ſechs Stunden dem Adreſſaten in ſeine Behauſung zugeführt. Die Aviſirung reſp. Zuführung der ſpäter als 6 Uhr Abends angekommenen Eilgüter kann erſt am folgenden Morgen verlangt werden. Die im §. 57 getroffenen Feſtſetzungen werden hierdurch nicht berührt.

Der Empfänger iſt berechtigt, bei der Auslieferung von Gütern an ihn, deren Nachwägung in ſeiner Gegenwart auf dem Bahnhofe zu verlangen. Dieſem Verlangen muß die Eiſenbahnverwaltung bei Kollogütern ſtets, bei Wagenladungsgütern inſoweit, als die auf dem Bahnhofe vorhandenen Wägevorrichtungen dazu ausreichen, nachkommen. Geſtatten die Wägevorrichtungen der Eiſenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, ſo bleibt dem Empfänger überlaſſen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächſten zur Verfügung ſtehen, in Gegenwart eines dazu von der Eiſenbahnverwaltung zu beſtellenden Bevollmächtigten vornehmen zu laſſen.

Ergiebt die Nachwägung kein von der Eiſenbahnverwaltung zu vertretendes Gewichtsmanko, ſo hat der Empfänger die durch die Verwiegung entſtandenen Koſten beziehungsweiſe tarifmäßigen Gebühren, ſowie die Entſchädigung für den etwa abgeordneten Bevollmächtigten zu tragen.

Dagegen hat die Eiſenbahnverwaltung, falls ein von ihr zu vertretendes und nicht bereits anerkanntes Gewichtsmanko feſtgeſtellt wird, dem Empfänger die ihm durch die Nachwägung verurſachten Koſten zu erſtatten.

§. 60.

Lagergeld und Konventionalstrafe.

1. Wer ohne die im §. 58 erwähnten Veranlassungen die von ihm zur Beförderung aufgelieferten Güter aus den Lagerräumen oder den Wagen der Eisenbahn vor deren Abfahrt zurücknimmt, hat auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung außer den Auf- und Abladegebühren für jeden Tag vom Augenblicke der Auflieferung, der Tag sei blos angebrochen oder verstrichen, ein Lagergeld zu entrichten.

Wird vom Absender die Zurückgabe eines Gutes auf einer Zwischenstation der Transportstrecke verlangt, und geht die Verwaltung auf dieses Verlangen ein, so ist neben der tarifmäßigen Fracht für die von dem Gute zurückgelegte Bahnstrecke das tarifmäßige Reugeld zu zahlen.

2. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der in demselben Frachtbriefe deklarirten Sendungen, oder wenn Güter mit unvollständigen oder unrichtigen Frachtbriefen aufgeliefert sind und deshalb bis zum Eingange der vervollständigten oder berichtigten Frachtbriefe liegen bleiben müssen, kann die Eisenbahn, wenn die Auflieferung nicht innerhalb 24 Stunden vollbracht und eine Verzögerung des Auflieferungsgeschäfts ersichtlich ist, beziehungsweise wenn innerhalb jener Zeit die Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe nicht erfolgt ist, von den aufgelieferten Gütern nach Ablauf jener 24 Stunden bis zur vollständig vollbrachten Auflieferung der ganzen Frachtbriefsendung, beziehungsweise bis zur Vervollständigung und Berichtigung der Frachtbriefe, ein Lagergeld erheben lassen. Eine Konventionalstrafe, für welche auf Verlangen bei Bestellung der Wagen eine den Betrag der Strafe für eine Tagesversäumniß ausgleichende Kaution zu erlegen ist, kann die Eisenbahn ebenfalls von Demjenigen einziehen, welcher Eisenbahnwagen zum Transporte von Gütern, deren Verladung der Versender zu besorgen hat, bestellt, und welcher nicht in der durch die besonderen Vorschriften (cfr. §. 56 am Schluß) zu bestimmenden Frist die Beladung ordnungsmäßig bewirkt und die Güter zur Abfertigung bringt; auch ist im letzteren Falle die Eisenbahn nach Ablauf jener Frist befugt, das Geladene von dem

Wagen auf Kosten des Bestellers wieder zu entfernen, das Entladene auf Gefahr desselben und gegen ein Lagergeld lagern zu lassen und den Eisenbahnwagen der Verfügung des Bestellers zu entziehen.

Dagegen ist die Eisenbahn verpflichtet, den Besteller von Wagen durch Zahlung einer gleich hohen Konventionalstrafe zu entschädigen, sofern sie fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt.

3. Wer Güter innerhalb der vorgeschriebenen Frist nicht abnimmt, hat gleichfalls Lagergeld zu bezahlen.

Dagegen ist die Eisenbahnverwaltung zum Ersatze der nachgewiesenen Kosten der zwar rechtzeitig, aber vergeblich versuchten Abholung eines Gutes in dem Falle verpflichtet, wenn ein bereits avisirtes Gut im Bahnhofe nicht spätestens innerhalb einer Stunde nach dem Eintreffen des Abholers zur Entladung resp. Abgabe bereit gestellt ist.

4. Wenn aus den vom Versender beladenen Wagen die verladenen Güter nicht innerhalb der im §. 59 Nr. 2. vorgeschriebenen Zeit ausgeladen und abgeholt sind, so ist die Eisenbahn zu dieser Ausladung auf Kosten des Empfängers resp. Versenders, jedoch ohne Uebernahme irgend einer Garantie, ermächtigt und kann durch die besonderen Vorschriften zugleich eine konventionelle Entschädigung als Lagergeld oder als Wagenstrafmiethe festsetzen.

5. Bei Gütern, deren Empfänger nicht hat benachrichtigt werden können, beginnt die Berechnung des Lagergeldes und der Wagenstrafmiethe nach Ablauf der in den besonderen Vorschriften bestimmten Fristen.

6. Ueber die Höhe und über die Art und Weise der Berechnung dieser konventionellen Lagergelder und Wagenstrafmiethen enthält der Tarif für die Güterbeförderung die näheren Bestimmungen.

Wenn der geregelte Verkehr durch große Güteranhäufungen gefährdet wird, so ist die Eisenbahn zur Erhöhung der Lagergelder und der Wagenstrafmiethe, und wenn diese Maßregel nicht ausreichen sollte, auch zur Verkürzung der Lagerfristen und zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit für die Dauer der Anhäufung der Güter

und zwar alles dieses unter Beachtung der für die Festsetzung von Zuschlagslieferfristen im §. 57 Al. 3 und 4 gegebenen Vorschriften berechtigt.

§. 61.

Verfahren bei Ablieferungs-Hindernissen.

Güter, deren Ab- oder Annahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, und Güter, deren Abgabe nicht thunlich geworden, sowie solche, welche unter der Adresse „Bahnhof restante" länger als die durch die besonderen Vorschriften nachgelassene Frist nach der Ankunft ohne geschehene Meldung des Empfängers daselbst gelagert haben, lagern auf Gefahr und Kosten der Versender, welche mit thunlichster Beschleunigung hiervon zu benachrichtigen sind. Auch hat die Eisenbahn das Recht, solche Güter unter Nachnahme ihrer darauf haftenden Kosten und Auslagen in ein öffentliches Lagerhaus oder einem ihr als bewährt bekannten Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, auf Lager zu übergeben und sie da zur Disposition des Versenders unter sofortiger Benachrichtigung desselben zu stellen.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Güter, deren Bestimmungsort nicht an der Eisenbahn gelegen ist, mittelst eines Spediteurs oder einer anderen Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte auf Gefahr und Kosten des Versenders weiterbefördern zu lassen, wenn nicht wegen sofortiger Weiterbeförderung der Güter vom Absender oder Empfänger Verfügung getroffen ist. Dasselbe gilt von Gütern, deren Bestimmungsort eine nicht für den Güterverkehr eingerichtete Eisenbahnstation ist.

Die vorstehende Bestimmung findet keine Anwendung, soweit die Verwaltung Rollfuhr-Unternehmer zur Beförderung der Güter nach seitwärts belegenen Orten bestellt hat (cfr. §. 59).

Der Versender erklärt sich durch die Aufgabe des Gutes auch damit einverstanden, daß die Eisenbahn Güter, deren An- und Abnahme verweigert oder nicht rechtzeitig bewirkt wird, oder deren Abgabe nicht thunlich ist, wenn

sie dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, oder endlich solche Güter, deren angebotene Zurücknahme durch den Versender bei verweigerter Abnahme seitens des Adressaten, oder im Falle, daß der Adressat nicht zu ermitteln ist, unterbleibt, ohne weitere Förmlichkeit bestmöglichst und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen aber frühestens 4 Wochen nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit verkauft.

Das Gleiche gilt für den Fall, daß der Versender nicht zu ermitteln ist.

Herrenlose Güter, welche sich im örtlichen Bezirk der Eisenbahn vorfinden, unterliegen den Bestimmungen des §. 33.

§. 62.

Haftpflicht im Allgemeinen.

Wenn eine Eisenbahn das Gut mit einem Frachtbriefe übernimmt, nach welchem der Transport durch mehrere, sich aneinander anschließende Eisenbahnen zu bewirken ist, so haften als Frachtführer für den ganzen Transport nicht sämmtliche Eisenbahnen, welche das Gut mit dem Frachtbriefe übernommen haben, sondern nur die erste und diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zuletzt übernommen hat; eine der übrigen in der Mitte liegenden Eisenbahnen kann nur dann als Frachtführer in Anspruch genommen werden, wenn ihr nachgewiesen wird, daß der Schaden, dessen Ersatz gefordert wird, auf ihrer Bahn sich ereignet hat.

Der den Eisenbahnen unter einander zustehende Rückgriff wird darnach nicht berührt.

§. 63.

Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

§. 64.

Umfang und Zeitdauer der Haftpflicht.

Die Eisenbahn haftet, abgesehen von den besonderen

Bestimmungen im §. 67, für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes seit dem Abschluß des Frachtvertrages (§. 49) bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen, oder durch äußerlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen für Verlust oder Beschädigung des Gutes während der Zeit von der Auflieferung desselben bis zur Abstempelung des Frachtbriefes, soweit sie gesetzlich begründet ist, wird hierdurch nicht berührt.

Der Ablieferung an den Adressaten steht die Ablieferung an Zoll- und Revisionsschuppen nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungsstation, sowie die nach Maßgabe dieses Reglements stattfindende Ablieferung des Gutes an Lagerhäuser oder an einen Spediteur gleich.

Als in Verlust gerathen ist das Gut erst vier Wochen nach Ablauf der Lieferungszeit zu betrachten. Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute oder derjenigen Personen, an welche die Ablieferung gültig erfolgen kann, und durch Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen die Eisenbahn. Nur wegen Verlustes oder Beschädigungen, welche bei der Ablieferung äußerlich nicht erkennbar waren, kann die Eisenbahn auch nach Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, jedoch nur, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht und der Anspruch innerhalb 4 Wochen bei der Eisenbahnverwaltung schriftlich angemeldet worden ist, und wenn bewiesen wird, daß der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.

Außerdem verjähren alle Ansprüche wegen gänzlichen Verlustes des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an gerechnet, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen, und, sofern das Gut angenommen, die

Fracht aber nicht bezahlt ist, alle Ansprüche wegen Verminderung oder Beschädigung des Gutes nach einem Jahre von dem Ablaufe des Tages an, an welchem die Ablieferung geschehen ist.

In allen Verlust- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen die eingehendsten Recherchen anzustellen und auf Erfordern der Berechtigten aktenmäßige und genaue Mittheilungen über das Resultat der Nachforschungen zu geben.

Bei Empfangnahme der Entschädigung kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß er, falls das in Verlust gerathene Gut später gefunden wird, hiervon benachrichtigt werde. Ueber den erhobenen Anspruch ist ihm eine Bescheinigung zu ertheilen.

Innerhalb 8 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Berechtigte gegen Rückerstattung der erhaltenen, um den Betrag der ihm für versäumte Lieferfrist gebührenden Entschädigung zu kürzenden Summe verlangen, daß das wiedergefundene Gut von dem Orte, wo dasselbe gefunden wurde, bis zu dem im Frachtbriefe angegebenen ursprünglichen Bestimmungsort kostenfrei geliefert werde.

Ist an einem Gute eine Verminderung oder eine Beschädigung eingetreten, so hat die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen, und wo möglich in Gegenwart des Reklamationsberechtigten das Gewicht und den sonstigen Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen zu lassen.

Will der Reklamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im außergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Empfange, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden.

Stellt er sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte

oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen.

Eine angemeldete Reklamation ist mit einem den Werth des Gutes nachweisenden Dokumente, und wenn das Gut in Empfang genommen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt, binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muß solche mit thunlichster Beschleunigung von der Eisenbahn beantwortet und erledigt werden.

§. 65.

Beschränkung der Haftpflicht für Güter, welche nicht nach Eisenbahnstationen bestimmt sind.

Wird Gut mit einem Frachtbriefe zum Transport übernommen, in welchem als Ort der Ablieferung ein nicht an einer anschließenden Eisenbahn liegender Ort bezeichnet ist, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahnen als Frachtführer nicht für den ganzen Transport, sondern nur für den Transport bis zu dem Orte, wo der Transport mittelst Eisenbahn enden soll. In Bezug auf die Weiterbeförderung treten nur die Verpflichtungen des Spediteurs ein.

In Ansehung der von der Bahnverwaltung eingerichteten Rollfuhren nach seitwärts belegenen Orten (cfr. §. 59) besteht die Haftpflicht der Eisenbahn als Frachtführer auch für den Transport bis zu dem Bestimmungsorte des Gutes.

§. 66.

Beschränkung der Haftpflicht bei Angabe mehrerer Bestimmungsorte.

Ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe bestimmt, daß das Gut an einem an einer Eisenbahn, für welche dies Reglement gilt, liegenden Orte abgegeben werden oder liegen bleiben soll, so gilt, ungeachtet im Frachtbriefe ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Eisenbahn ist nur bis zur Ablieferung an diesen Ort verantwortlich.

§. 67.

Besondere Beschränkung der Haftpflicht.

1. Die Eisenbahn haftet in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffen-

heit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, gänzlichen oder theilweisen Verlust oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Selbstentzündung u. s. w. zu erleiden, nicht für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist, insbesondere also nicht

a) überhaupt, bei gefährlichen Substanzen, als: Schwefelsäure, Scheidewasser und anderen ätzenden, sowie bei leicht entzündlichen Gegenständen;

b) für den Bruch: bei leicht zerbrechlichen Sachen, als: leicht zerbrechlichen Möbeln, leicht zerbrechlichem Eisenguß, Glas, leeren oder gefüllten Krügen, Flaschen und Glasballons, Zucker in losen Broden und so weiter;

c) für das Verderben: bei Flüssigkeiten und anderen Gegenständen, welche leicht in Gährung oder Fäulniß übergehen oder durch Frost oder Hitze leiden;

d) für das Einrosten: bei Metallwaaren;

e) für Gewichtsverluste: bei frischen und gesalzenen Fischen, Austern und Südfrüchten.

2. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche in unbedeckten Wagen transportirt werden, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist. Welche Güter die Eisenbahn bei Anwendung einer ermäßigten Tarifklasse in unbedeckten Wagen zu transportiren befugt ist, bestimmt der Tarif, und giebt der Absender sein Einverständniß mit dieser Beförderungsart zu erkennen, falls er nicht bei der Aufgabe durch schriftlichen Vermerk auf dem Frachtbriefe die Beförderung des betreffenden Gutes in gedeckten oder mit Decken versehenen Wagen ausdrücklich verlangt. Die Eisenbahn ist jedoch in diesem Falle berechtigt, einen Zuschlag zu der tarifmäßigen Fracht zu erheben.

Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Kolli's nicht verstanden werden.

3. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, welche, ungeachtet ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel der Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist.

4. Die Eisenbahn haftet in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifs oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird, nicht für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist. Dagegen haften der Absender beziehungsweise der Empfänger für den Schaden, welcher durch das Auf- oder Abladen oder bei Gelegenheit desselben den Fahrzeugen der Eisenbahn zugefügt ist.

5. Die Eisenbahn haftet in Ansehung begleiteter Güter nicht für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

6. In allen vorstehend unter 1 bis 5 gedachten Fällen wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß ein eingetretener Schaden, wenn er aus der seitens der Eisenbahnen nicht übernommenen Gefahr entstehen konnte, aus derselben wirklich entstanden ist.

7. Die vorstehend unter 1 bis 5 bedungenen Befreiungen treten nicht ein, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden durch Schuld der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist.

8. Gewichtsmängel werden nicht vergütet, soweit für die ganze durchlaufene Strecke das Fehlende bei trockenen Gütern nicht mehr als ein Prozent, bei nassen Gütern, denen geraspelte und gemahlene Farbehölzer, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Taback, Fettwaaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabacksblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierflechsen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen und frische Kitte gleich behandelt werden sollen, nicht mehr als

zwei Prozent des im Frachtbriefe angegebenen, beziehungsweise durch die Absendestation festgestellten Gewichts beträgt. Dieser Prozentsatz wird, im Falle mehrere Stücke zusammen auf einen Frachtbrief transportirt worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht oder das Maaß der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Die vorstehend gedachte Befreiung von der Haftpflicht tritt nicht ein, wenn und soweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht. Es bleibt jedoch den einzelnen Verwaltungen vorbehalten, bei solchen Gütern, welche vom Versender selbst verladen oder vom Empfänger abgeladen werden, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde höhere Prozentsätze als zwei Prozent nach Maßgabe der Beschaffenheit der einzelnen Artikel festzusetzen, bis zu welchen eine Vergütung für Gewichtsmängel nicht stattfinden soll.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes ist ein Abzug für Gewichtsverlust überhaupt unstatthaft.

§. 68.

Geldwerth der Haftung.

Eine der Eisenbahn nach den Bestimmungen der vorstehenden Paragraphen zur Last fallende Entschädigung ist in ihrem Geldwerthe nach folgenden Grundsätzen zu bemessen:

1. Im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes wird bei der Schadenberechnung der von dem Beschädigten nachzuweisende gemeine Handelswerth, und in Ermangelung eines solchen der gemeine Werth, welchen Güter gleicher Beschaffenheit zur Zeit und am Orte der bedungenen Ablieferung gehabt haben würden, nach Abzug der in Folge des Verlustes etwa ersparten Zölle und Unkosten zum Grunde gelegt.
2. Zum Zwecke der Entschädigungsberechnung wird jedoch der gemeine Handelswerth, beziehungsweise

der gemeine Werth nicht höher als 60 Mark pro 50 Kilogramm brutto angenommen, insofern ein höherer Werth nicht ausdrücklich auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dazu bestimmten Stelle mit Buchstaben deklarirt ist.

3. Im Falle einer höheren Werthdeklaration bildet die deklarirte Summe den Maximalsatz der zu gewährenden Entschädigung. In diesem Falle hat der Versender neben der tarifmäßigen Fracht einen Zuschlag zu entrichten, welcher $^1/_{10}$ pro Mille der ganzen deklarirten Summe für jede angefangenen 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, mit einem Minimalbetrage von 0,10 Mark und unter Abrundung des zu erhebenden Betrages auf 0,10 Mark nicht übersteigen darf.
4. Bei Beschädigung von Gütern wird die durch die Beschädigung entstandene Werthverminderung nach Verhältniß des gemäß der Bestimmung ad 1 zu ermittelnden Werthes zu dem ad 2 und 3 erwähnten Maximalsatze vergütet.

Im Falle einer böslichen Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute kann die Beschränkung der Haftpflicht auf den Normalsatz oder den angegebenen Werth des Gutes nicht geltend gemacht werden.

§. 69.

Haftpflicht für Versäumung der Lieferungszeit.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferungszeit (§. 57.) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Durch Annahme des Gutes seitens des im Frachtbriefe bezeichneten Empfängers oder seiner Leute, und durch Bezahlung der Fracht erlöschen alle Ansprüche aus Versäumung der Lieferungszeit, insofern solche nicht binnen 8 Tagen nach der Ablieferung, beziehungsweise nach Bezahlung der Fracht

erhoben worden sind. Ist das Gut nicht angenommen, oder die Fracht nicht bezahlt, so verjähren sie nach einem Jahre. Diese Frist beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung geschehen ist, und, wenn sie überhaupt nicht erfolgt ist, mit dem Ablaufe der Lieferungszeit.

§. 70.

Geldwerth der Haftung für Versäumung der Lieferungszeit.

Für Versäumung der Lieferfrist vergütet die Eisenbahn ohne den Beweis zu verlangen, daß durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist:

a) bei Frachtgütern: wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$ und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht;

b) bei Eilgütern: wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$ und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Wird von dem Entschädigungsberechtigten die Vergütung einer höheren Summe beansprucht, so liegt demselben ob, den durch die verspätete Ablieferung wirklich entstandenen Schaden auf Verlangen der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen.

Die Höhe des von der Eisenbahn alsdann zu leistenden Ersatzes bestimmt sich durch die Höhe des nachgewiesenen Schadens mit der Maßgabe, daß

1) im Falle einer Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung die deklarirte Summe;

2) in Ermangelung einer solchen Deklaration:

a) falls die Versäumniß nicht mehr als 24 Stunden beträgt,

der Betrag der halben Fracht,

b) falls die Versäumniß mehr als 24 Stunden beträgt,

der Betrag der ganzen Fracht,

die Maximalsätze der zu gewährenden Entschädigung bilden, insofern nicht die Versäumniß der Lieferfrist durch eine bös-

liche Handlungsweise der Eisenbahn oder ihrer Leute herbeigeführt worden ist.

Die Deklaration des Interesses an der rechtzeitigen Lieferung muß behufs ihrer Gültigkeit auf der Adreßseite des Frachtbriefes an der dafür vorgesehenen Stelle erfolgen und der desfallsige Betrag von dem Versender mit Buchstaben eingetragen werden.

Die Eisenbahn ist in diesem Falle berechtigt, neben der tarifmäßigen Fracht einen Frachtzuschlag zu erheben, welcher für je 10 Mark der deklarirten Summe — angefangene 10 Mark für voll gerechnet — für die ersten 150 Kilometer, welche das Gut innerhalb der einzelnen Bahn resp. des einzelnen Verbandes zu durchlaufen hat, 1 Pf., für die folgenden 225 Kilometer $\frac{1}{2}$ Pf., für jede weiteren folgenden 375 Kilometer $\frac{1}{2}$ Pf. nicht übersteigen darf. Angefangene 150 resp. 225 und 375 Kilometer werden für voll gerechnet.

Ueberschießende Pfennige sind auf 0,10 Mark abzurunden. Der geringste Frachtzuschlag beträgt 0,10 Mark.

IV.

Schlußbestimmung.

Das Betriebs-Reglement wird durch das Centralblatt für das Deutsche Reich publizirt. Jede Eisenbahnverwaltung hat Exemplare desselben für das Publikum bereit zu halten und demselben gegen Erstattung der Kosten zu überlassen.

Abänderungen des Reglements werden außer durch das Centralblatt für das Deutsche Reich auch von den Eisenbahnverwaltungen in je einem am Sitze derselben erscheinenden öffentlichen Blatte gültig publizirt.

Berlin, den 11. Mai 1874.

Der Reichskanzler.
Fürst v. Bismarck.

Anlage A.

Erklärung. *)

Die Güter-Expedition der .....
Eisenbahn zu ..... hat auf .....
..... Ersuchen folgende Güter, welche laut Frachtbrief vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Eisenbahn-Beförderung nach .....
von ..... angenommen, nämlich:

.....
.....
.....

..... erkenne ..... hierbei ausdrücklich an, daß diese Güter unverpackt mit folgenden Mängeln in der Verpackung, nämlich .....

.....
.....
.....
.....
.....
.....

aufgegeben sind, und daß dieses auf dem Frachtbriefe von ..... anerkannt ist.

..... den ..... ten ..... 18 .....

*) Das Anerkenntniß ist bei Sendungen, die aus mehreren Kollis bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Anlage B. C., Frachtbrief-Formular befindet sich am Schluß.

Anlage D.

Bestimmungen

über

bedingungsweise zur Beförderung auf Eisenbahnen zugelassene Gegenstände.

(§. 48 B 1.)

(In der gegenwärtig geltenden Fassung.)

I. Schieß- und Sprengpulver (Schwarzpulver) und ähnliche Gemenge, wie insbesondere der sogenannte brennbare Salpeter und Holzpulver, d. h. ein Gemenge von nitrirtem Holz, welches durch die Nitrirung eine Gewichtsvermehrung von höchstens 30 Prozent erfahren hat und salpetersauren Salzen mit oder ohne Zusatz von schwefelsauren Salzen, unter Ausschluß der chlorsauren Salze;

Pulvermunition einschließlich fertiger Patronen (wegen Metallpatronen und Patronen mit innerem Blechmantel vergl. unten Nr. III);

Feuerwerkskörper, insoweit sie nicht Stoffe enthalten, welche nach §. 48 A 3 Litt. a bis e (einschließlich) von der Beförderung ausgeschlossen sind;

Zündschnüre mit Ausnahme der Sicherheitszünder (vergl. unten Nr. V);

Patronen aus Dynamit, Patronen aus Sprenggelatine (einer gelatinösen Auflösung von Collodiumwolle in Nitroglycerin), Patronen aus Ge-

latinedynamit (einem Gemisch von durch Collodiumwolle gelatinirtem Nitroglycerin mit dem Schwarzpulver ähnlichen Gemischen, d. h. Gemischen aus Salpeter und kohlenstoffreichen Körpern mit oder ohne Schwefel);

Nitrocellulose, insbesondere Schießbaumwolle (auch Cotton-Powder) und daraus gefertigte Patronen, ferner Collodiumwolle, sofern sie nicht bis zu mindestens 50 Prozent mit Wasser angefeuchtet ist (vergl. unten Nr. XXXVI), Pyropapier (sogenanntes Düpplerschanzenpapier)

unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Diese Gegenstände sind in hölzerne, haltbare und dem Gewichte des Inhalts entsprechend starke Kisten oder Tonnen, deren Fugen so gedichtet sind, daß ein Ausstreuen nicht stattfinden kann, und welche nicht mit eisernen Reifen oder Bändern versehen sind, fest zu verpacken. Statt der hölzernen Kisten oder Tonnen können auch aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer) verwendet werden. — Die zum Transport von Pulver verwendeten Behälter dürfen keine eisernen Nägel, Schrauben oder sonstige eiserne Befestigungsmittel haben. Pulver kann in metallene Behälter (ausgeschlossen solche von Eisen) verpackt werden. Vor der Verpackung in Tonnen oder Kisten muß loses Kornpulver in dichte, aus haltbaren Stoffen gefertigte, Mehlpulver in lederne Säcke geschüttet werden. Zum Verpacken von losem prismatischen Pulver sind Kasten zu verwenden, welche aus Brettern von gesundem Holze (bei Kasten zu 50 Kilogramm Pulver von mindestens 25 Millimeter Stärke) hergestellt sind. Die Seitenwände der Kasten müssen verzinkt und der Boden und Deckel durch genügend lange, verleimte Holznägel oder messingene Holzschrauben befestigt sein. Innerhalb jedes Kastens müssen sich behufs Festlegung

der Pulverprismen 2 Platten von Filz oder von einem ähnlichen elastischen Stoffe, die eine an einer Kopfwand des Kastens, die andere unter dem Deckel befinden. — Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen und mit einem Ueberzuge von Paraffin versehene Patronen aus gepreßter (gemahlener) Schießbaumwolle sind durch eine feste Umhüllung von Papier in Packete zu vereinigen. Die genannten Patronen, sowie Schießbaumwolle und andere Nitrocellulose dürfen weder mit Zündungen versehen, noch mit solchen in dieselben Gefäße oder in denselben Wagen verpackt werden. Schießbaumwolle, sowie andere Nitrocellulose muß bis zu mindestens 20 Prozent Wassergehalt angefeuchtet in wasserdichte Behälter besonders fest verpackt sein, so daß eine Reibung des Inhalts nicht stattfinden kann.

Die zur Verpackung explosiver Stoffe dienenden Behälter müssen je nach ihrem Inhalt mit der — deutlichen, gedruckten oder schablonirten — Aufschrift „Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre, Dynamitpatronen, Sprenggelatinepatronen, Gelatinedynamitpatronen, Schießbaumwolle" 2c. versehen sein.

Das Bruttogewicht der Schießbaumwolle oder andere Nitrocellulose, Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper oder Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) enthaltenden Behälter darf 90 Kilogramm, das Bruttogewicht der Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen, sowie der vorgedachten Schießbaumwollepatronen enthaltenden Behälter 35 Kilogramm nicht übersteigen.

2. Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit und die Verpackung der zu versendenden Sprengstoffe den hier gegebenen Vorschriften entspricht.

Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatine-dynamit-Patronen dürfen außerdem nur dann zum Transport angenommen werden, wenn sie aus einer für die Herstellung des betreffenden Artikels konzessionirten deutschen oder aus einer zur Versendung desselben auf deutschen Bahnen ermächtigten fremden Fabrik herstammen. Die Behälter müssen mit der Bezeichnung des Ursprungsortes (Fabrikmarke) versehen und jede Sendung von einem unter amtlicher Beglaubigung von dem Fabrikanten ausgestellten Ursprungszeugniß begleitet sein. Außerdem muß jeder derartigen Sendung die Bescheinigung eines vereideten Chemikers über die Beschaffenheit und ordnungsmäßige Verpackung beigegeben werden. Auch werden solche Patronen nur in den ursprünglichen Behältern und nur in der Originalverpackung zum Eisenbahntransport zugelassen.

3. Die Annahme zur Beförderung kann, falls der Transport nicht mit Extrazügen bewirkt wird, von vornherein auf bestimmte Tage und für bestimmte Züge beschränkt werden. Die Bestimmung der Tage und Züge unterliegt der Genehmigung, nöthigenfalls der Festsetzung der Landesaufsichtsbehörde.

Jeder Transport muß — unbeschadet anderer Vereinbarungen mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen im Einzelfalle —,

sofern er auf der Aufgabebahn verbleibt,
mindestens 1 Tag,

sofern er zwar auf der Aufgabebahn verbleibt, aber für Stationen von Zweigbahnen bestimmt ist,
mindestens 2 Tage,

sofern er sich über mehrere, unter getrennter Verwaltung stehende Bahnen bewegt,
mindestens 4 Tage

vor der Aufgabe unter Vorlage einer genauen und vollständigen Abschrift des Frachtbriefes bei der Versandtexpedition angemeldet und darf nur zu der

von dieser schriftlich bestimmten Tageszeit eingeliefert werden.

Die Aufgabe und Beförderung als Eilgut ist ausgeschlossen.

Die Beförderung darf niemals mit Personenzügen, mit gemischten Zügen aber nur da erfolgen, wo keine Güterzüge gefahren werden.

Güterzügen, bezw. gemischten Zügen, dürfen nicht mehr als acht mit Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörpern, Zündschnüren (ausschließlich Sicherheitszünder) und Schießbaumwolle, oder mit Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen beladene Achsen beigegeben werden. Größere Mengen dürfen nur in Extrazügen befördert werden.

Transporte in Extrazügen sind der Aufgabebahn mindestens acht Tage vor der Aufgabe unter Bezeichnung des Transportweges anzukündigen.

4. Die Verladung darf niemals von den Güterböden oder Güterperrons aus geschehen, muß vielmehr auf möglichst abgelegenen Seitensträngen und thunlichst kurz vor Abganz des Zuges, mit welchem die Beförderung geschehen soll, bewirkt werden. Dieselbe hat durch den Versender unter Bestellung sachverständiger Aufsicht zu erfolgen. Die besonderen Ladeutensilien und Warnungszeichen (Decken, Flaggen u. dergl.) sind vom Versender herzugeben und werden dem Empfänger mit dem Gute ausgeliefert.

Die Annäherung des Publikums an die Verladungsplätze ist zu verhindern. Dieselben sind, wenn ausnahmsweise das Verladen bei Dunkelheit stattfindet, mit fest- und hochstehenden Laternen zu erleuchten.

Bei dem Verladen, insbesondere von Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen sind Erschütterungen sorgfältig zu vermeiden. Die Behälter (Kisten, Tonnen) dürfen deshalb nie gerollt oder abgeworfen werden. Auch sind dieselben in dem Laderaum der Eisenbahnwagen

so fest zu verpacken, daß sie gegen Scheuern, Rütteln, Stoßen, Umkanten und Herabfallen aus den oberen Lagen gesichert sind. Insbesondere dürfen Tonnen nicht aufrecht gestellt werden, müssen vielmehr gelegt, parallel mit den Längsseiten des Wagens verladen und durch Holzunterlagen unter Haardecken gegen jede rollende Bewegung verwahrt werden. Zur Beladung und Beförderung dürfen nur bedeckte Güterwagen mit elastischen Stoß- und Zug-Apparaten und fester sicherer Bedachung thunlichst ohne Bremsvorrichtungen benutzt werden.

Die Wagenthüren, sowie die etwa vorhandenen Fenster sind unter Verschluß zu halten und durch die Bahnverwaltung auf Kosten des Versenders zu dichten. Papier darf hierzu nicht verwendet werden. Aeußerlich müssen solche Wagen durch viereckige schwarze Flaggen mit einem weißen „P" erkennbar sein, welche oben auf der Vorder- und Hinterwand oder an den beiden Längsseiten angebracht werden.

Sprengstoffe dürfen nur in Mengen von höchstens 1 000 Kilogramm mit anderen Gütern und auch nur dann verladen werden, wenn die letzteren nicht leicht entzündlich sind und nicht früher als die Sprengstoffe zur Ausladung kommen sollen. Es ist aber untersagt, in den mit Dynamit-, Sprenggelatine- und Gelatinedynamit-Patronen, Schießbaumwolle oder anderer Nitrocellulose befrachteten Wagen zugleich Pulver, Pulvermunition, Feuerwerkskörper, Zündschnüre (ausschließlich Sicherheitszünder) oder Zündungen unterzubringen. Jeder Wagen darf nur bis zu zwei Dritteln seiner Tragfähigkeit beladen werden.

Bei dem Verladen darf Feuer oder offenes Licht nicht gehalten und Taback nicht geraucht werden, ebensowenig während des Transports in oder an den mit Sprengstoffen beladenen Wagen.

Fährt innerhalb des Bahnhofs eine Lokomotive an der Ladestelle oder an bereits mit Sprengstoffen

beladenen Wagen vorüber, so müssen Feuerthür und Aschenklappen geschlossen, und darf das Blaserohr nicht verengt werden. Während der Vorüberfahrt der Lokomotive müssen die Wagenthüren verschlossen gehalten und muß der außerhalb der Eisenbahnwagen befindliche Theil der Sendung mit einer Decke feuersicher geschützt, auch die Verladung unterbrochen werden. Die Vorschriften dieses Absatzes sind auch beim Begegnen der Züge auf freier Strecke thunlichst zu beachten.

5. Die beladenen Wagen dürfen sowohl auf der Verladestation wie unterwegs und auf der Bestimmungsstation mit der Lokomotive nur dann bewegt werden, wenn sich zwischen ersteren und letzterer mindestens vier nicht mit leicht Feuer fangenden Gegenständen befrachtete Wagen befinden. Als leicht Feuer fangende Gegenstände im Sinne dieser und der folgenden Nummer sind Steinkohlen, Braunkohlen, Coaks und Holz nicht zu betrachten.

   Wagen mit Sprengstoffen dürfen niemals abgestoßen werden und sind auch zum Verkuppeln mit größter Vorsicht anzuschieben.

6. Die mit Sprengstoffen beladenen Wagen sind in die Züge möglichst entfernt von der Lokomotive, jedoch so einzureihen, daß ihnen noch drei Wagen folgen, die nicht mit leicht Feuer fangenden Stoffen beladen sind. Mindestens vier solcher Wagen müssen den mit Sprengstoffen beladenen Wagen vorangehen. Letztere sind unter sich und mit den vorangehenden und nachfolgenden Wagen fest zu verkuppeln und ist die gehörige Verbindung auf jeder Zwischenstation, wo der Aufenthalt es gestattet, einer sorgfältigen Revision zu unterziehen. Vor und nach Wagen, in denen loses Pulver in Mengen von nicht mehr als 15 Kilogramm Bruttogewicht oder andere explosive Stoffe in Mengen von nicht mehr als 35 Kilogramm Bruttogewicht verladen sind, ist die Einstellung besonderer Schutzwagen nicht erforderlich.

Weder an den mit Sprengstoffen beladenen, noch, wenn die Beförderung mit den gewöhnlichen Zügen erfolgt (siehe unter Nr. 3), an dem nächstvorangehenden und an dem nächstfolgenden Wagen dürfen die Bremsen besetzt werden. Dagegen muß der am Schluß des Zuges befindliche Wagen mit einer Bremse versehen und dieselbe bedient sein.

7. Bei Aufgabe von mehr als einer Wagenladung ist von dem Versender Begleitung mitzugeben, welcher die spezielle Bewachung der Ladung obliegt. Die Begleiter dürfen während der Fahrt ihren Platz weder in noch auf den mit Sprengstoffen beladenen Wagen nehmen.

8. Die sämmtlichen auf der Fahrt zu berührenden Stationen, nebst dem Personal der Züge, mit welchem unterwegs Kreuzung oder Ueberholung stattfindet, sind seitens der Bahnverwaltung von dem Abgange bezw. dem Eintreffen der Sendungen rechtzeitig zu benachrichtigen, damit jeder unnöthige Aufenthalt vermieden und die durch die Natur des Bahnbetriebs bedingte Gefahr möglichst vermindert, auch jede andere Ursache einer solchen ausgeschlossen werde. Bei längerem Halten sind die mit Sprengstoffen beladenen Wagen in möglichst abgelegene Nebengeleise zu fahren. Dauert der Aufenthalt voraussichtlich länger als eine Stunde, so ist der Ortspolizeibehörde Anzeige zu machen, um dieselbe in die Lage zu setzen, die ihr im öffentlichen Interesse erforderlich erscheinenden Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Wenn eine Sendung auf eine andere Bahn übergehen soll, so ist die Verwaltung der letzteren sobald als möglich von der Zuführung der Sendung in Kenntniß zu setzen.

9. Wird während der Beförderung an dem Wagen oder an der Ladung eine Unregelmäßigkeit bemerkt, so ist der Wagen mit Beachtung aller Vorsichtsmaßregeln auszusetzen und nöthigenfalls umzuladen.

Abgesehen von einem solchen Falle ist das Umladen von Sprengstoffen und der etwa beigeladenen Güter während ihrer Beförderung unzulässig.

10. Die Sendungen sind dem Adressaten durch die Empfangsstation, welcher von einer der nächstliegenden Vorstationen unter Bezeichnung des Zuges von dem Eintreffen der Ladung Kenntniß zu geben ist, im voraus, außerdem aber sofort nach Ankunft am Bestimmungsorte zu avisiren. Die Uebernahme hat innerhalb dreier Tagesstunden, die Entladung innerhalb weiterer neun Tagesstunden nach Ankunft und Avisirung zu erfolgen.

    Begleitete Sendungen (vergl. Nr. 7), welche innerhalb der vorgeschriebenen drei Stunden der Empfänger nicht übernommen hat, sind ohne weiteren Verzug von den Begleitern zu übernehmen.

    Ist das Gut 12 Tagesstunden nach Ankunft nicht abgefahren, so ist dasselbe der Ortspolizeibehörde zur weiteren Verfügung zu übergeben und von der letzteren ohne Verzug vom Bahnhofe zu entfernen. Die Ortspolizeibehörde ist befugt, die Vernichtung anzuordnen.

11. Bis zur Uebernahme ist die Ladung unter besonderer Bewachung zu halten.

    Die Entladung und etwaige Lagerung darf nicht auf den Güterperrons oder in den Güterböden, sondern nur auf möglichst abgelegenen Seitensträngen bezw. in räumlich von den Güterböden getrennten, gleichzeitig anderen Zwecken nicht dienenden Schuppen unter Anwendung der unter 4. gegebenen Bestimmungen erfolgen.

12. Die Frachtgebühren sind ausnahmslos bei der Aufgabe zu entrichten. Nachnahmen des Versenders sind ausgeschlossen.

II. Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, daß die Blechkapseln sich weder selbst unterein-

ander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 2,6 Centimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben sein, dabei darf die äußere Kiste keinen größeren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmäßig ausgeführte Verpackung versehen sind.

III. Zündhütchen für Schußwaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen, Patronenhülsen mit Zündvorrichtung und fertige Metallpatronen, sowie fertige Patronen aus Pappe mit einem bis zur Höhe der Pulverladung reichenden inneren Blechmantel müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt sein. Jedes Kollo, welches fertige Patronen der vorbezeichneten Arten oder nicht sprengkräftige Zündungen enthält, muß mit einer den Inhalt deutlich kennzeichnenden Aufschrift versehen sein.

Sprengkräftige Zündungen, d. h. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) und elektrische Minenzündungen werden unter folgenden Bedingungen befördert.

A. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen).

1. Sprengkapseln (Sprengzündhütchen) sind neben einander mit der Oeffnung nach oben in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, dergestalt zu verpacken, daß eine Bewegung oder Verschiebung der einzelnen Kapseln auch bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.

   Der leere Raum in den einzelnen Kapseln und zwischen denselben ist mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

   Der Boden und die innere Seite des Deckels der Blechdosen sind mit einer Filz- oder Tuchplatte, die inneren Seitenwände der Dosen mit Kartonpapier dergestalt zu bedecken, daß eine unmittelbare Berührung der Sprengkapseln mit dem Dosenblech ausgeschlossen ist.

2. Die gefüllten Blechdosen sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.
3. Der Raum zwischen Kiste und Ueberkiste muß mindestens 30 mm betragen und mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt sein.
4. Die einzelne Kiste darf an Sprengsatz nicht mehr als 20 kg enthalten und muß mit 2 starken Handhaben versehen sein.
5. Jede äußere Kiste muß eine den Inhalt deutlich kennzeichnende Aufschrift tragen.
6. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1 bis 5 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Versender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

B. Elektrische Minenzündungen.

1. Die elektrischen Zündungen mit kurzen Drähten oder festem Kopf sind in starke Blechdosen, von welchen jede nicht mehr als 100 Stück enthalten darf, aufrecht gestellt zu verpacken. Die Behälter sind mit Sägemehl oder ähnlichem Material vollständig auszufüllen.

   Statt der Blechdosen können auch Schachteln aus starkem und steifem Pappdeckel zur Verwendung kommen. Die gefüllten Dosen oder Schachteln sind in eine Holz- oder starke Blechkiste und diese wiederum in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken. Die Wandstärke der inneren Holzkiste darf nicht unter 22 mm, die der Ueberkiste nicht unter 25 mm betragen.
2. Die elektrischen Zündungen an langen Guttaperchadrähten oder Holzstäben sind zu höchstens 10 Stück zusammengebunden, in Packete zu vereinigen, von

welchen jedes nicht mehr als 100 Stück Zündungen enthalten darf. Die Zünder müssen abwechselnd an das eine und an das andere Ende des Packets zu liegen kommen. Von diesen Packeten sind je höchstens 5 zusammengebunden, in starkes Papier gewickelt und verschnürt, in eine Holz- oder starke Blechkiste zu verpacken, welche mit Heu, Stroh oder ähnlichem Material auszufüllen ist. Diese Kiste ist in eine hölzerne Ueberkiste zu verpacken, deren Wandstärke nicht unter 25 mm betragen darf.

3. Im übrigen finden die vorstehenden Bestimmungen unter A 3 bis 6 Anwendung.

IIIa. Zündbänder und Zündblättchen (amorces) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Dieselben sind zu höchstens je 100 Zündpillen — die im Ganzen nicht mehr als $0{,}_{75}$ g Zündmasse enthalten dürfen — in Pappschachteln zu verpacken. Höchstens je 12 Schachteln sind zu einer Rolle zu vereinigen und höchstens je 12 Rollen zu einem festen Packet mit Papierumschlag zu verbinden.
2. Die Packete sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $1{,}_2$ cbm Größe, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalte ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägespänen, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Packete auch bei Erschütterung ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender

auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

IIIb. Knallbonbons werden zum Transport zugelassen, wenn dieselben zu 6 bis 12 Stück in Kartons liegen, welche dann in Holzkisten zusammengepackt sind.

IIIc. Knallerbsen werden unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Dieselben sind höchstens zu je 1000 Stück, welche im Ganzen nicht mehr als 0,5 g Knallsilber enthalten dürfen, in mit Papier umhüllte Pappschachteln zwischen Sägemehl zu verpacken.
2. Die Schachteln sind in Behälter von starkem Eisenblech oder in feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 0,5 cbm Inhalt, ohne Beilegung anderer Gegenstände dergestalt zu verpacken, daß zwischen den Wänden des Behälters und seinem Inhalt ein Raum von mindestens 30 mm mit Sägemehl, Stroh, Werg oder ähnlichem Material ausgefüllt und eine Bewegung oder Verschiebung der Schachteln bei Erschütterungen ausgeschlossen ist.
3. Die Behälter müssen neben der Angabe des Inhalts die deutliche Bezeichnung des Absenders und der Fabrik tragen.
4. Jeder Sendung muß eine vom Fabrikanten und einem vereideten Chemiker ausgestellte Bescheinigung über die Beachtung der vorstehend unter Nr. 1 bis 3 getroffenen Vorschriften beigegeben werden.

   Eine gleiche Bescheinigung ist von dem Absender auf dem Frachtbriefe unter amtlicher Beglaubigung der Unterschrift auszustellen.

IV. Streichhölzer und andere Reib- und Streichzünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme 2c.) müssen in Behältnisse von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über $1_{,2}$ Kubikmeter Größe, sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, daß der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äußerlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

V. Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnißmäßig geringe Menge Schießpulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. IV gegebenen Vorschriften. Anstatt der hölzernen Kisten können jedoch auch sehr feste hölzerne Fässer verwendet werden. (Wegen anderer Zündschnüre vergl. Nr. I.)

VI. Bucherſche Feuerlöſchdoſen in blechernen Hülſen werden nur in höchſtens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und außerdem in gleichfalls ausgeklebten größeren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VII. Gewöhnlicher (weißer oder gelber) Phosphor muß mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen außerdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „gewöhnlichen gelben (weißen) Phosphor enthaltend“ und mit „Oben“ bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äußerlich als „rothen Phosphor enthaltend“ bezeichnet sein.

VIII. Rohes, unkryſtalliſirtes Schwefelnatrium, sowie ſogenannte Natroncoaks (ein bei der Bereitung der Theeröle erhaltenes Nebenprodukt) werden nur in dichten Blechbehältern; raffinirtes, kryſtalliſirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in eisernen Wagen mit festschließenden eisernen Deckeln (sog. Sargwagen) zur Aufgabe gelangt — nur in dichte Blechbehälter verpackt zur Beförderung übernommen.

IX. Celloidin, ein durch unvollständiges Verdunsten des im Collodium enthaltenen Alkohols hergestelltes, seifenartig aussehendes, im Wesentlichen aus Collodiumwolle bestehendes Präparat, wird nur zur Beförderung angenommen, wenn die einzelnen Celloidinplatten in wasserdichtes Papier und dann in verklebte Blechschachteln verpackt sind.

X. Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in größeren Quantitäten enthalten (Hofmannstropfen und Collodium) dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefäßen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muß:

1. Werden mehrere Gefäße mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;
2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vgl. Nr. XXXIX.

XI. Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschließlich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefäßen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

2. in Blechgefäßen von höchstens 75 Kilogramm brutto,

welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefäße müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein, oder

3. in Glasgefäßen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XII. Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glas-Gefäßen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefäße müssen in der unter Nr. X für Schwefeläther 2c. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XIII. Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIV. Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XV. Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem vereideten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszustellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert. Vgl. §. 48 A 3 c.

XVI. Flüssige Mineralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriolöl, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen der Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefäße oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-

Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.

2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIX müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Gefäße, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
4. Die Mineralsäuren werden, wenn die einzelnen Kolli, welche zu einer Frachtbriefsendung gehören, nicht über 75 Kilogramm schwer sind, zur Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewichte angenommen. Befinden sich bei einer Frachtbriefsendung ein oder mehrere Stücke im Einzelgewichte von mehr als 75 Kilogramm, so kann die Eisenbahnverwaltung, auch wenn die Gesammtmenge das Gewicht von 2 000 Kilogramm nicht erreicht, die Bezahlung der Fracht für 2 000 Kilogramm verlangen. Diese Berechtigung tritt jedoch nicht ein, wenn für ein im Gewicht von höchstens 75 Kilogramm angenommenes Kollo erst nach der Annahme ein höheres Gewicht ermittelt wird. Das Auf- und Abladen von Sendungen, bei welchen sich auch nur ein Kollo im Gewicht von mehr als 75 Kilogramm befindet, ist vom Versender bezw. Empfänger zu besorgen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, hinsichtlich der fraglichen Kolli desfallsigen, für andere Güter zulässigen Requisitionen Folge zu leisten.

   Falls das Abladen und Abholen solcher Kolli seitens der Empfänger nicht binnen drei Tagen nach der Ankunft auf der Empfangsstation bezw. nach der Avisirung der Ankunft erfolgt, so ist die Eisenbahnverwaltung berechtigt, die Kolli unter Beachtung der Bestimmungen im §. 61 Alinea 1 in ein Lagerhaus zu bringen oder an einen Spediteur zu über-

geben. Sofern dies nicht thunlich ist, kann sie die Kolli ohne weitere Förmlichkeit verkaufen.

XVII. Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge; Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2) und 4.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XVIII. Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XVI gegebenen Vorschriften mit der Maßgabe Anwendung, daß die Ballons und Flaschen in den Gefäßen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XIX. Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen- oder Kupfer-Flaschen, deren Ausgüsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im übrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 2, 3 und 4 Anwendung.

XX. Für Firnisse und mit Firniß versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergl. Nr. X) und von Petroleumäther (vergl. Nr. XXII), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus) Sprit und andere unter Nr. XII nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons,

Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XVI Nr. 1 Absatz 1 maßgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXI. Petroleum, rohes und gereinigtes, sofern es bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,780 hat, oder bei einem Barometerstande von 760 mm nicht unter 21° C. entzündliche Dämpfe giebt (Testpetroleum);

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen 2c.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Toluol, Xylol, Cumol 2c.) sowie Mirbanöl (Nitrobenzol).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

   entweder

   a) in besonders guten dauerhaften Fässern,

   oder

   b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

   oder

   c) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

      aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

      bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem

Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 60 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

6. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 und 2 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens $0{,}780$ haben oder daß das Petroleum der im Eingange angeführten Bestimmung, betreffend den Entflammungspunkt, entspricht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXIa. Petroleum, rohes und gereinigtes, Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern diese Stoffe bei 14^0 R. ein spezifisches Gewicht von weniger als $0{,}780$ und mehr als $0{,}680$ haben (Benzin, Ligroin und Putzöl).

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu

konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:

entweder

a) in besonders guten dauerhaften Fässern,

oder

b) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen,

oder

c) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:

aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.

bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke, sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalt für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden

sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.
7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen in Sand einzubetten und an den Wänden des Wagens, sowie unter einander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; an den Wagen, und zwar diese überragend, ist eine rothe weithin sichtbare Tafel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.
9. Aus dem Frachtbriefe muß zu ersehen sein, daß die im Absatz 1 dieser Nummer aufgeführten Gegenstände bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von weniger als $0{,}_{780}$ und mehr als $0{,}_{680}$ haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so finden die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXII Anwendung.

XXII. Petroleumäther (Gasolin, Neolin ꝛc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte, sofern diese Stoffe bei 14° R. ein spezifisches Gewicht von $0{,}_{680}$ oder weniger haben.

Die vorgenannten Artikel unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen nur befördert werden:
   entweder
   a) in dichten und widerstandsfähigen Metallgefäßen, oder

b) in Gefäßen aus Glas; in diesem Falle jedoch unter Beachtung folgender Vorschriften:
   aa) Werden mehrere Gefäße in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein.
   bb) Bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefäße in soliden, mit einer gut befestigten Schutzdecke sowie mit Handhaben versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; die Schutzdecke muß, falls sie aus Stroh, Rohr, Schilf oder ähnlichem Material besteht, mit Lehm- oder Kalkmilch unter Zusatz von Wasserglas getränkt sein. Das Bruttogewicht des einzelnen Kollo darf 40 kg nicht übersteigen.

2. Während des Transports etwa schadhaft gewordene Gefäße werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.
3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollanfageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecke erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.
4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.
5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.
6. Bei der Ver- und Entladung dürfen die Körbe oder Kübel mit Glasballons nicht auf Karren gefahren, noch auf der Schulter oder dem Rücken, sondern nur an den an den genannten Behältern angebrachten Handhaben getragen werden.

7. Die Körbe und die Kübel sind im Eisenbahnwagen in Sand einzubetten und an den Wänden des Wagens, sowie unter einander durch Stricke zu befestigen. Die Verladung darf nicht übereinander, sondern nur in einer einfachen Schicht nebeneinander, erfolgen.
8. Jedes einzelne Kollo ist mit einer deutlichen, auf rothem Grund gedruckten Aufschrift „Feuergefährlich" zu versehen; an den Wagen, und zwar diese überragend, ist eine rothe weithin sichtbare Tafel mit der Aufschrift „Vorsichtig rangiren" anzubringen.

Außerdem finden die Bestimmungen unter Nr. XVI 4 Anwendung.

XXIII. Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefäße, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefäße sind stets als solche zu deklariren.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergl. Nr. XXXIX.

XXIV. Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) 2c. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf dem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte „Arsenik (Gift)" angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist,

   entweder

   a) in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die inneren Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Lein-

wand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

oder

b) in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

oder

c) in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXV. Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIV Nr. 1 und unter XVI Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2) und 4.

XXVI. Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze ꝛc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weißes und rothes Präzipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als Bleiglätte (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiß und andere Bleifarben, auch Zinkstaub sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, bezw. Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschließungen müssen so beschaffen sein, daß durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stöße ꝛc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

XXVII. Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefäßen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVIII. Kienruß wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefäßen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXIX. Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a) luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech, oder

b) luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnißten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX. Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, so daß man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind außen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muß aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbrief eine solche

Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXXI. Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen sowie Geschirrlitzen, ferner Seide und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg, Lumpen und andere derartige Gegenstände (wegen gebrauchter Putzwolle vergl. Abs. 3) werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluß befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbrief muß ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefäßen zum Transport zugelassen.

XXXII. Fäulnißfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner, Klauen, sowie andere in besonderem Grade übelriechende und ekelerregende Gegenstände, jedoch mit Ausschluß der unter Nr. **XXXIII** aufgeführten, werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güterexpedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dicht verschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.

4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluß statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.
6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIII. Stalldünger, sowie andere Fäkalien und Latrinenstoffe werden nur in Wagenladungen und unter nachstehenden weiteren Bedingungen zur Beförderung angenommen:

1. Die Be- und Entladung haben Versender und Empfänger zu bewirken, welchen auch die jedesmalige Reinigung der Be- und Entladestellen nach Maßgabe der von der Verwaltung getroffenen Anordnung obliegt.
2. Die Bestimmung über die Zeit und Frist der Be- und Entladung wie der An- und Abfuhr, ingleichen die Bestimmung des Zuges, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, steht der Verwaltung zu.
3. Trockener Stalldünger wird in unverpacktem (losem) Zustande in offenen Wagen mit Deckenverschluß befördert, welchen der Versender zu beschaffen hat.
4. Andere Fäkalien und Latrinenstoffe dürfen — sofern nicht besondere Einrichtungen für deren Transport bestehen — nur in ganz festen, dicht verschlossenen Gefäßen und auf offenen Wagen befördert werden. In jedem Falle sind Vorkehrungen zu treffen, welche das Herausdringen der Masse und der Flüssigkeit verhindern und die Verbreitung des Geruchs thunlichst verhüten. Auf letzteres ist auch für die Art der Be- und Entladung Bedacht zu nehmen.
5. Das Zusammenladen mit anderen Gütern ist unstatthaft.
6. Die Eisenbahn kann die Vorausbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

7. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXIV. Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXV. Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachs-Stroh), Rohr (ausschließlich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Preß-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXIX), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne, sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren, desgleichen Gyps, Kalkäscher und Traß werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, daß der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXVI. Collodiumwolle wird, sofern sie mit mindestens 50 Prozent Wasser angefeuchtet ist, in dicht verschlossenen Blechgefäßen, welche in dauerhafte Holzkisten fest verpackt sind, zum Versandt angenommen.

Auf dem Frachtbriefe muß vom Versender und von einem vereideten Chemiker unter amtlicher Beglaubigung der Unterschriften bescheinigt sein, daß die Beschaffenheit der Waare und die Verpackung obigen Vorschriften entspricht.

Enthält die Collodiumwolle einen niedrigeren Prozentsatz von Wasser, so finden die bezüglichen Vorschriften unter I Anwendung.

XXXVII. Chlormethyl wird nur in luftdicht verschlossenen starken Metallgefäßen und auf offenen Wagen befördert.

In den Monaten April bis Oktober einschließlich sind derartige Sendungen auf Kosten des Versenders mit Decken zu versehen.

XXXVIII. Flüssige Kohlensäure und flüssiges Stickoxydul dürfen nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 250 Atmosphären ohne bleibende Veränderung der Form ausgehalten haben, zur Beförderung ausgeliefert werden. Ein amtlicher Vermerk auf den Behältern muß deutlich erkennen lassen, daß die Prüfung hierauf und zwar innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgefunden hat. Die Behälter sind fest in Kisten derart zu verpacken, daß der vorgedachte Vermerk bei der bahnseitigen Annahme ohne Schwierigkeit sichtbar gemacht werden kann.

Gasförmige Kohlensäure wird zur Beförderung nur dann angenommen, wenn ihr Druck den von 20 Atmosphären nicht übersteigt und wenn sie in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl aufgeliefert wird, welche bei einer innerhalb Jahresfrist vor der Aufgabe stattgehabten amtlichen Prüfung ohne bleibende Veränderung der Form mindestens das Anderthalbfache desjenigen Drucks ausgehalten haben, unter welchem die Kohlensäure bei ihrer Auflieferung steht. Jeder Behälter muß mit einer Oeffnung, welche die Besichtigung seiner Innenwandungen gestattet, einem Sicherheitsventil, einem Wasserablaßhahn, einem Füll- bezw. Ablaßventil, sowie mit einem Manometer versehen sein und muß alljährlich auf seine gute Beschaffenheit amtlich geprüft werden. Ein an leicht sichtbarer Stelle angebrachter amtlicher Vermerk auf dem Behälter muß deutlich erkennen lassen, wann und auf welchen Druck die Prüfung desselben stattgefunden hat. In dem Frachtbrief ist anzugeben, daß der Druck der aufgelieferten Kohlensäure auch bei einer Temperatursteigerung bis zu 40 Grad Celsius den Druck von 20 Atmosphären nicht übersteigen kann. Die Versandtstation hat sich von der Beachtung vorstehender Vorschriften und insbesondere durch Vergleichung des Manometerstandes mit dem Prüfungsvermerk davon zu überzeugen, daß die Prüfung der Behälter auf Druck in ausreichendem Maße stattgefunden hat.

XXXVIIIa. Flüssiges (kondensirtes) Ammoniak darf nur in Behältern aus Schweißeisen, Flußeisen oder Gußstahl, welche bei amtlicher Prüfung einen Druck von 100 Atmosphären

Station

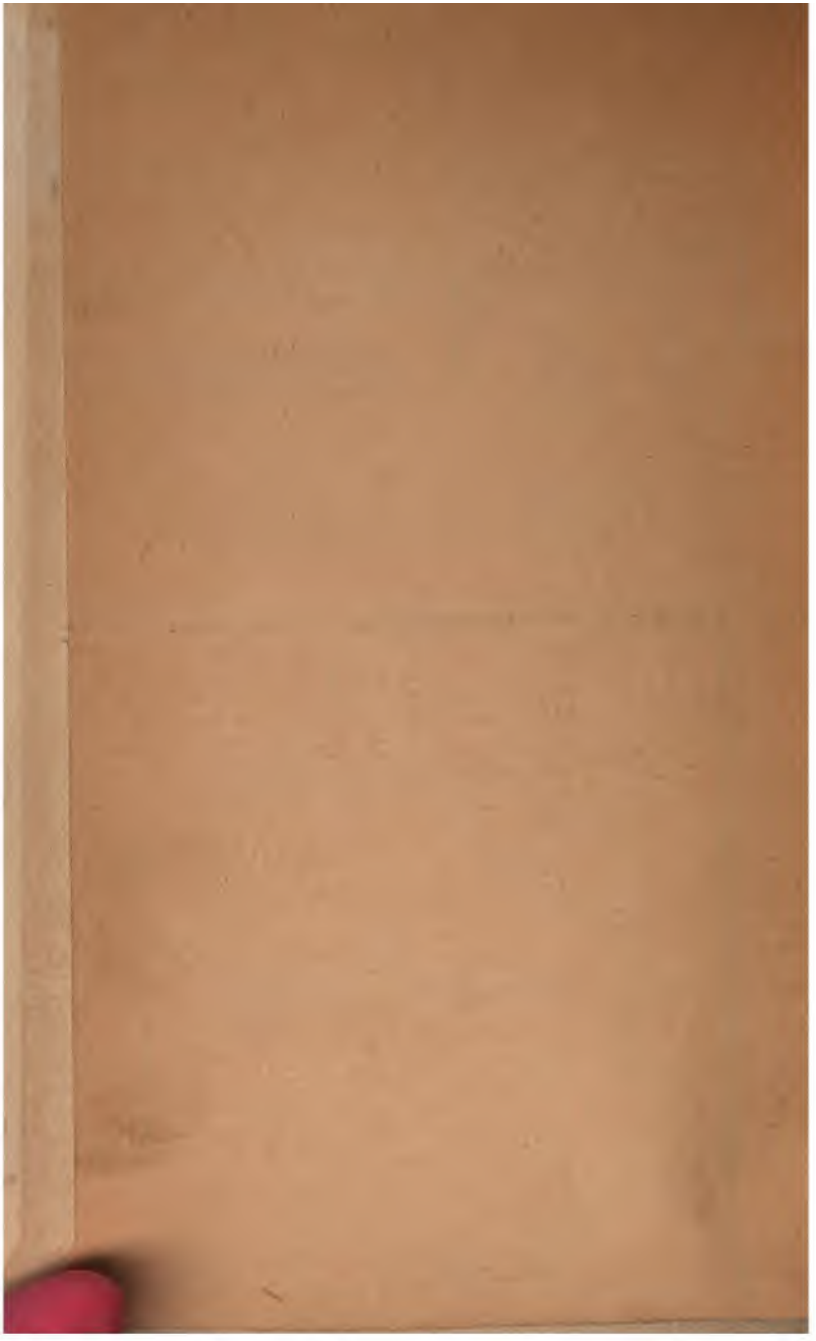
Bahnpolizei-Reglement

für die

Eiſenbahnen Deutſchlands.

Zwölfte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.



Bahnpolizei-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Zwölfte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalts-Verzeichniß.

		Seite
I.	Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn . . .	5
II.	Zustand, Unterhaltung und Revision der Betriebsmittel .	10
III.	Handhabung des Betriebes	19
IV.	Bestimmungen für das Publikum	32
V.	Bahnpolizei-Beamte	37
VI.	Beaufsichtigung	39
VII.	Ausnahmebestimmungen	40
VIII.	Schlußbestimmungen	40

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. J. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse lautet der Text des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Bahnpolizei-Reglement

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I. Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn.

§. 1.

Fahrbarer Zustand der Bahn.

(1) Die Bahn ist fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu halten, daß dieselbe ohne Gefahr und, mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken, mit der für die einzelnen Bahnstrecken festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Diejenigen Bahnstrecken, welche zeitweise nicht mit der sonst für dieselben zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind als solche durch bestimmte, vom Zuge aus sichtbare Signale zu bezeichnen.

(2) Die Bahnhöfe und Haltestellen sind durch Signale geschlossen zu halten und nur für die Einfahrt oder Durchfahrt der Züge zu öffnen (siehe §. 46 Abs. 1).

(3) Strecken, welche wegen Ausführung von Auswechselungen, Reparaturen, geöffneter Drehbrücken u. s. w. oder aus

sonstigem Grunde unfahrbar sind, müssen in genügender Entfernung von den betreffenden Stellen und während der ganzen Dauer der Unfahrbarkeit, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeschlossen werden.

§. 2.
Freihaltung der Geleise und Normalprofil.

(1) Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen und lagernden Gegenständen frei zu halten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für die Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

(2) Die bis zu 50 Millimeter über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 Millimeter von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf dies Maß auf 135 Millimeter eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 Millimeter betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmälig bis auf 41 Millimeter eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

(3) Inwieweit Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

(4) An Ladegeleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 3.
Vorrichtungen zur Sicherung der Weichen, beweglichen Brücken und Bahnkreuzungen, Schiebebühnen und Drehscheiben.

(1) Weichen, welche außerhalb der Bahnhöfe und Halte-

stellen liegen und nicht für gewöhnlich verschlossen gehalten werden, sind durch Signale zu decken. Werden solche Weichen für gewöhnlich verschlossen gehalten, so muß mindestens ihre Stellung durch geeignete Signale kenntlich gemacht sein.

(2) Die Stellvorrichtung der ersten am Eingange eines Bahnhofes oder einer Haltestelle liegenden Weiche, welche von ankommenden Zügen gegen die Zungenspitze befahren wird, muß mit der Vorrichtung zum Stellen der Signale am Abschlußtelegraphen in einer derartigen gegenseitigen Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal an letzterem nur gegeben werden kann, nachdem diese Weiche für den vorgeschriebenen Weg gestellt ist, und daß die Weiche nicht umgestellt werden kann, so lange das Fahrsignal steht.

(3) Alle übrigen in den Hauptgeleisen der Bahnhöfe und Haltestellen (§. 46 Abs. 4) liegenden Weichen müssen, sofern sie nicht ebenfalls mit den optischen Fahrsignalen in gegenseitigem Abhängigkeitsverhältniß stehen, mit besonderen Signalen verbunden sein, welche die jedesmalige Stellung der Weichen kenntlich machen.

(4) Auf die württembergischen Bahnen findet die Bestimmung im Absatz 3 bis auf Weiteres nur mit den Modifikationen Anwendung, welche das dort bestehende Weichensystem nach dem Ermessen der Königlich württembergischen Aufsichtsbehörde erfordert.

(5) Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts Abweichungen von der Bestimmung im Absatz 2, namentlich für Bahnhöfe mit weniger bedeutendem Verkehr und Haltestellen zuzulassen.

(6) Bewegliche Brücken sind nach beiden Richtungen durch Signale abzuschließen, welche mit der Verriegelungs-Vorrichtung der Brücke dergestalt in gegenseitiger Abhängigkeit stehen, daß das Fahrsignal nur bei genauer und völlig sicherer Feststellung der Brücke erscheinen kann.

(7) In den Hauptgeleisen sind Schiebebühnen mit versenkten Geleisen unzulässig, Drehscheiben nur in besonderen Fällen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

(8) Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen sind durch Signale nach jeder Richtung zu sichern.

§. 4.

Einfriedigungen der Bahn.

(1) Einfriedigungen müssen da angelegt werden, wo die gewöhnliche Bahnbewachung nicht hinreicht, um Menschen oder Vieh vom Betreten der Bahn abzuhalten.

(2) Zwischen der Eisenbahn und Wegen, welche unmittelbar neben derselben in gleicher Ebene oder höher liegen, sind Schutzwehren erforderlich. Als solche können nach näherer Bestimmung der Landespolizeibehörde auch Gräben mit Seitenaufwurf angesehen werden.

(3) Die Uebergänge in gleicher Ebene mit der Bahn müssen mit starken, leicht sichtbaren Barrieren in angemessener Entfernung von der Mitte des nächsten Bahngeleises versehen sein. Zum Zwecke der Benutzung durch Fußgänger können neben den Barrieren Drehkreuze angebracht sein. Für isolirt gelegene, lediglich den Fußgängern dienende Niveau-Uebergänge kann die Landesaufsichtsbehörde anstatt der Barrieren Drehkreuze oder sich selbst verschließende Fallthüren zulassen.

(4) Für den Abstand der geöffneten Barrierenflügel von den Geleisen sind die Bestimmungen des §. 2 zu beachten.

(5) Die Zugbarrieren müssen auch mit der Hand geöffnet und geschlossen werden können. Jeder Uebergang mit Zugbarrieren erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Schließen der Sperrbäume zu läuten ist. Zugbarrieren mit einem mechanischen Zuge von mehr als 50 Meter Länge sind auf Uebergänge für wenig frequente Straßen zu beschränken und müssen von dem bedienenden Wärter übersehen werden können.

(6) In angemessener Entfernung vor den Wegeübergängen müssen Warnungstafeln aufgestellt sein, welche zugleich die Stelle des Weges bezeichnen, wo Fuhrwerke, Reiter und Viehheerden anhalten müssen, wenn die Barrieren geschlossen sind.

§. 5.
Bewachung der Bahn.

(1) Die Bahn muß so lange bewacht werden, als noch Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven zu erwarten stehen.

(2) Sämmtliche Bahnstrecken müssen durch die Wärter täglich mindestens dreimal revidirt werden. Ausnahmen hiervon können für einzelne Bahnlinien mit geringer Frequenz von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden. Gefahrdrohende Stellen sind ständig zu bewachen.

(3) Bei Revision ist insbesondere auch auf die Dienstfähigkeit der Weichen zu achten.

(4) Die Uebergangsbarrieren sind spätestens drei Minuten vor Ankunft des Zuges zu schließen. Eine Abkürzung dieser Frist bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde und der Zustimmung der Landespolizeibehörde.

(5) Die Barrieren von Privatwegen, welche nicht besonders bewacht werden, sind unter Verschluß zu halten (siehe §. 58).

(6) Die Barrieren der Niveauübergänge mit geringem Verkehr können mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden und sind auf Verlangen der Passanten zu öffnen. Zu diesem Behufe erhält jede dieser Barrieren, einschließlich der Zugbarrieren, einen Glockenzug, mittelst dessen das Oeffnen von den Passanten verlangt wird.

(7) Die Uebergänge in gleicher Höhe der Schienen über Stationsgeleise sind zu bewachen.

(8) Der Barrierendienst kann, wenn derselbe von dem Dienst der Geleisüberwachung getrennt ist, auch weiblichen Personen anvertraut werden.

(9) Im Dunkeln sollen, so lange die Barrieren geschlossen sind, die Uebergänge von Chausseen, Kommunalstraßen oder Vizinalstraßen erleuchtet sein. Dasselbe gilt von sämmtlichen Zugbarrieren, soweit sie nicht mit Genehmigung der Landespolizeibehörde geschlossen gehalten werden.

(10) Auf den Stationen sind bei Dunkelheit mindestens eine halbe Stunde vor Ankunft und beziehungsweise Abfahrt eines jeden zur Personenbeförderung bestimmten Zuges die Perrons und Anfahrten zu erleuchten.

§. 6.

Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

(1) Die Bahn muß mit Abtheilungszeichen versehen sein, welche bei Tage vom Zuge aus deutlich zu erkennen sind und Entfernungen von ganzen und $^1/_{10}$ Kilometer angeben.

(2) An den Wechselpunkten der Gefälle müssen Neigungszeiger aufgestellt sein, an denen die Neigungen der Bahn und die Längen der betreffenden Strecken deutlich erkennbar anzugeben sind.

(3) Zwischen zusammenlaufenden Schienensträngen muß ein Markirzeichen angebracht sein, welches die Grenze angiebt, wieweit in jedem Bahngeleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang anderer Fahrzeuge auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Zustand, Unterhaltung und Revision der Betriebsmittel.

§. 7.

Zustand der Betriebsmittel.

Die Betriebsmittel müssen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten für dieselben zulässigen Geschwindigkeit (§. 8 Abs. 1 und §. 26) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 8.

Einrichtung der Lokomotiven.

(1) Für jede Lokomotive ist nach Maßgabe ihrer Bauart eine Geschwindigkeit vorzuschreiben, welche in Rücksicht auf die Sicherheit niemals überschritten werden darf. Diese Maximalgeschwindigkeit muß an der Maschine angezeichnet sein.

(2) An jedem Lokomotivkessel muß sich eine Einrichtung zum Anschluß eines Kontrolmanometers befinden, durch welches die Belastung der Sicherheitsventile und die Richtigkeit der Federwaagen und Manometer geprüft werden kann.

(3) Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können, und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;
2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers ohne besondere Proben fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;
3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von welchen das eine so eingerichtet sein soll, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Konstruktion dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß denselben eine vertikale Bewegung von 3 Millimeter möglich ist;
4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer Dampfpfeife.

§. 9.

Revision der Lokomotiven und Tender.

(1) Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und als sicher befunden sind. Die bei der Revision als zu-

läſſig erkannte Dampfſpannung über den Druck der äußeren Atmoſphäre, ſowie der Name des Fabrikanten der Lokomotive und des Keſſels, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müſſen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weiſe an der Lokomotive bezeichnet ſein.

(2) Ueber die von den Lokomotiven und den Tendern zurückgelegten Wege ſind Regiſter zu führen. Jede Lokomotive und jeder Tender iſt von Zeit zu Zeit einer gründlichen Reviſion zu unterwerfen. Dieſe Reviſion hat bei neuen oder mit neuen Keſſeln verſehenen Lokomotiven zu erfolgen, bevor ſie in Betrieb genommen werden. Die Reviſion iſt nach jeder größeren Keſſelreparatur, niemals jedoch ſpäter als nach 3 Jahren zu wiederholen. Bei Gelegenheit dieſer Reviſion, welche ſich auf alle Theile der Lokomotive erſtrecken muß, iſt der Lokomotivkeſſel vom Mantel zu entblößen, mit Waſſer zu füllen und mittelſt einer Druckpumpe zu probiren.

(3) Hinſichtlich der bei dieſen Proben anzuwendenden Größe des Druckes wird beſtimmt, daß die Prüfung für eine Dampfſpannung von nicht mehr als fünf Atmoſphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zuläſſigen Maximal-Dampfſpannung, bei einer Dampfſpannung von mehr als fünf Atmoſphären mit einem Drucke, welcher die zuläſſige Maximal-Dampfſpannung um fünf Atmoſphären überſteigt, ſtattfinden ſoll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieſer Beſtimmungen bereits vorhanden ſind, verbleibt es bei dem Maximaldruck, welcher bei der erſten Prüfung Anwendung gefunden hat, ſofern der letztere niedriger iſt, als der vorſtehend vorgeſchriebene.

(4) Keſſel, welche bei dieſer Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in dieſem Zuſtande nicht wieder in Dienſt genommen werden.

(5) Bei jeder Probe iſt zugleich die Ventilbelaſtung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

(6) Längſtens 8 Jahre nach Inbetriebſtellung des Lokomotivkeſſels muß eine innere Reviſion deſſelben vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen ſind. Nach ſpäteſtens je 6 Jahren iſt dieſe Reviſion zu wiederholen.

(7) Ueber die Lokomotivrevisionen sind Verhandlungen aufzunehmen, in denen die Ergebnisse zu verzeichnen sind.

(8) In jedem Verwaltungsbezirke muß eine Vorrichtung vorhanden sein, mittelst welcher die Kontrolmanometer jeder Zeit durch Wasserdruck geprüft werden können.

§. 10.

Bahnräumer, Aschkasten, Funkenfänger.

(1) An der Stirnseite der Lokomotiven und an der Rückseite der Tender und Tenderlokomotiven müssen Bahnräumer angebracht sein.

(2) Jede Lokomotive muß mit einem verschließbaren Aschkasten und mit Vorrichtungen versehen sein, welche den Auswurf glühender Kohlen aus dem Aschkasten und dem Schornstein zu verhüten bestimmt sind.

§. 11.

Bremsen der Lokomotiven und Tender.

(1) Tenderlokomotiven und Tender müssen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremsen versehen sein.

(2) Diejenigen Lokomotiven, welche zur Beförderung von Personenzügen mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute dienen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche es ermöglichen, daß die Tenderbremse sowohl vom Heizer mit der Hand bedient, als auch zugleich mit den Wagenbremsen vom Führerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden kann.

§. 12.

Beschaffenheit der Fahrzeuge und Kuppelungen.

(1) Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen auf Federn ruhen, mit elastischen Zugapparaten und an jedem Ende mit elastischen Buffern versehen sein.

(2) Sämmtliche Räder müssen mit Spurkränzen versehen sein.

(3) Die Stärke der Radreifen muß bei Lokomotiven und Tendern, Personen-, Post- und Gepäckwagen mindestens 24 Millimeter, bei allen übrigen Fahrzeugen mindestens 20 Millimeter betragen, und zwar bei einer Entfernung von 66 Millimeter von der Innenkante des Radreifens gemessen. Bei Rädern, deren Reifen durch eine Befestigungsnuth in der Vertikalebene des Laufkreises geschwächt ist, müssen noch an der schwächsten Stelle die bezeichneten Maße innegehalten werden.

(4) Sämmtliche Fahrzeuge müssen sich in doppelter, von einander unabhängiger Weise so mit einander verbinden lassen, daß beim Bruch irgend eines Theiles der angespannten Kuppelungsvorrichtung die Sicherheitskuppelung in Wirksamkeit tritt.

(5) Ob und unter welchen Bedingungen einzelne Theile der Hauptkuppelungsvorrichtung zugleich für die Sicherheitskuppelung verwendet werden dürfen, unterliegt der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

(6) Alle Kuppelungen und Verbindungsvorrichtungen müssen, wenn sie herabhängen, beim niedrigsten zulässigen Bufferstande noch mindestens 75 Millimeter von der Schienenoberkante entfernt bleiben.

(7) Die mit mehr als 60 Kilometer Geschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute fahrenden Personenzüge müssen mit durchgehenden Bremsen, d. h. solchen Bremsen versehen sein, welche gleichzeitig vom Lokomotivführerstande aus in Thätigkeit gesetzt werden können.

(8) Die Bremsen eines mit durchgehender Bremse versehenen Zuges müssen in der nach §. 13 erforderlichen Anzahl auch einzeln mit der Hand bedient werden können.

§. 13.

Zahl der Bremsen eines Zuges.

(1) In jedem Zuge müssen außer den Bremsen am Tender oder an der Lokomotive so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen bedient sein, daß durch die letzteren

			bei Personenzügen,	bei Güterzügen,
f Horizontalen				
e auf Neigungen	bis 1 : 500 einschl.	mindestens	der 8. Theil,	der 12. Theil,
f Neigungen				
n 1 : 500 ausschl.	= 1 : 300	=	= 6.	= = 10. =
1 : 300 =	= 1 : 200	=	= 5.	= = 8. =
1 : 200 =	= 1 : 100	=	= 4.	= = 7. =
1 : 100 =	= 1 : 60	=	= 3.	= = 5. =
1 : 60 =	= 1 : 40	=	= 2.	= = 4. =

der Räderpaare gebremst werden kann. Bei dieser Berechnung sich ergebende überschießende Bruchtheile sind hierbei als ein Ganzes zu rechnen. Züge, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie Militärzüge sind wie Personenzüge zu behandeln, wenn ihre Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute übersteigt, anderenfalls dagegen wie Güterzüge.

(2) Bei Feststellung der zu bremsenden Räderpaare eines Güterzuges ist bezüglich der Gesammtzahl der Achsen wie der Bremsachsen eine unbeladene Achse als halbe Achse zu rechnen.

(3) Erstreckt sich zwischen zwei Stationen die stärkste Neigung auf eine Bahnlänge von weniger als 1 000 Meter und kommt diese Neigung in derselben Richtung nur einmal vor, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung dieser Strecke maßgebend.

(4) Die Landesaufsichtsbehörde ist ermächtigt, unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts für die Bemessung der Zahl der zu bremsenden Räderpaare anderweite Grundsätze zuzulassen.

(5) Bei Güterzügen kann die Zahl der zu bedienenden Bremsen

auf Neigungen bis 1 : 60 einschließlich auf den 6. Theil und

auf Neigungen von 1 : 60 ausschließlich bis 1 : 40 einschließlich auf den 5. Theil

der Räderpaare herabgesetzt werden, wenn

1. die Fahrgeschwindigkeit von 18 Kilometer in der Stunde oder 300 Meter in der Minute nicht überschritten wird,
2. die Stärke des Zuges 80 Achsen nicht übersteigt und
3. bei der Thalfahrt durch geeignete Kontrolapparate die Fahrgeschwindigkeit des Zuges genau festgestellt wird.

(6) Bei Personenzügen von mehr als 60 Kilometer Fahrgeschwindigkeit in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute sind die nach Obigem erforderlichen gebremsten Räderpaare um eines zu vermehren.

(7) Für Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1 : 40 haben, sind für das Bremsen der Züge von den Aufsichtsbehörden besondere Vorschriften zu erlassen.

§. 14.

Verschluß und Beleuchtung der Personenwagen.

(1) Die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen befinden, müssen mit mindestens doppelter, nur von der Außenseite zu schließender Verschlußvorrichtung versehen sein, von denen eine aus einem Vorreiber besteht. Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, daß das Oeffnen derselben den im Wagen befindlichen Passagieren möglich ist.

(2) Im Innern der Personenwagen müssen an den Thüröffnungen Schutzvorrichtungen gegen das Einklemmen der Finger angebracht sein.

(3) Die Personenwagen müssen mit Vorrichtungen zur Beleuchtung derselben im Innern versehen sein.

§. 15.

Signallaternenstützen.

(1) Sämmtliche Personen-, Post- und Gepäckwagen, sowie die als Schlußwagen laufenden Güterwagen müssen mit den erforderlichen Laternenstützen versehen sein, welche so anzubringen sind, daß die aufgesteckte Laterne entweder zur Seite des Wagens oder über die Decke desselben hervorragt.

(2) Der Abstand der Oberkante dieser Stützen über Schienenoberkante darf im ersteren Falle höchstens 3,000 Meter, im letzteren höchstens 3,600 Meter betragen, während die Mitte (Vertikalachse) der Stützen im ersteren Falle höchstens 1,400 Meter, im letzteren höchstens 1,200 Meter von der Mitte des Wagens entfernt sein darf.

(3) Die Laternenstützen müssen die Form einer abgestumpften Pyramide mit quadratischem Querschnitt von im Lichten 0,046 Meter oberer und 0,035 Meter unterer Länge und Breite bei 0,076 Meter Höhe derselben haben und diagonal zur Achse des Wagens gestellt werden. Der größte Querschnitt des Laternenkastens, dessen Seitenflächen parallel den Wagenflächen liegen müssen, darf nicht über 0,250 Meter Breite und 0,280 Meter Höhe betragen und derjenige des Laternenaufsatzes (Schornstein) nur 0,140 Meter Breite und 0,120 Meter Höhe haben.

§. 16.

Bedeckung der Güterwagen.

Alle mit leicht feuerfangenden Gegenständen beladenen Güterwagen müssen mit einer sicheren Bedeckung versehen sein, soweit nicht Ausnahmen durch das Betriebs-Reglement gestattet sind.

§. 17.

Revision der Wagen.

Jeder Wagen ist von Zeit zu Zeit einer gründlichen Revision zu unterwerfen, bei welcher die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen. Diese Revision hat spätestens zwei Jahre nach der ersten Ingebrauchnahme oder nach der letzten Revision zu erfolgen, bei den Personen-, Gepäck- und Postwagen jedoch spätestens nach jedesmaliger Zurücklegung eines Weges von 30 000 Kilometer.

§. 18.

Bezeichnung der Wagen.

(1) Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu ersehen ist:

a) die Eisenbahn, zu welcher er gehört;

b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkstätten und Revisionsregistern geführt wird;
c) das eigene Gewicht einschließlich der Achsen und Räder und ausschließlich der losen Inventarienstücke;
d) das Ladegewicht und die Tragfähigkeit;
e) die Länge des Radstandes;
f) das Datum der letzten Revision.

(2) Die Bezeichnungen zu a bis d sind bei der im §. 17 vorgeschriebenen periodischen Revision der Wagen, sowie außerdem bei jeder geeigneten Gelegenheit, insbesondere nach größeren Reparaturen und bei Auswechselung von Wagenachsen einer erneuten Prüfung und erforderlichen Falles der Berichtigung zu unterziehen.

(3) Jeder Personenwagen muß mit Merkmalen versehen sein, welche dem Reisenden das Auffinden der Wagenklasse wie der benutzten Wagenabtheilung erleichtern.

(4) Außerdeutschen Bahnen zugehörige Wagen können von der Verwaltung der anschließenden deutschen Bahn, sofern dieselben von der übernehmenden Verwaltung für betriebssicher erachtet, ohne Rücksicht auf die Bestimmungen der §§. 17 und 18 in den Betrieb genommen und auf andere deutsche Bahnen übergeführt werden. Durch Staatsverträge in dieser Beziehung getroffene Bestimmungen werden hierdurch nicht berührt.

§. 19.

Mitführung von Geräthschaften zur Beseitigung von Schäden am Zuge.

In jedem Zuge müssen diejenigen Geräthschaften vorhanden sein, vermittelst welcher die während der Fahrt an dem Zuge vorgekommenen Beschädigungen zum Zwecke der Weiterfahrt thunlichst beseitigt werden können.

III. Handhabung des Betriebes.

§. 20.

Stationsnamen und Uhren.

(1) Der Name der Station muß am Stationsgebäude oder an anderer geeigneter Stelle in einer für die Reisenden in die Augen fallenden Weise angebracht sein.

(2) Auf jeder Station muß an einer dem Publikum sichtbaren Stelle eine Uhr angebracht sein, welche nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden (Orts- oder Normal-) Zeit gestellt ist und täglich regulirt werden muß. Auf größeren Bahnhöfen müssen die Zeitangaben sowohl von dem Zugange zu demselben, als von den Zügen bei Tage und auch im Dunkeln erkennbar sein.

(3) Die Zugführer, Lokomotivführer, Bahnmeister und Bahnwärter müssen im Dienst beständig eine richtig gehende Uhr bei sich tragen.

§. 21.

Rechtsfahren der Züge.

(1) Auf doppelgeleisigen Bahnstrecken sollen die Züge das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

(2) Bereits bestehende Ausnahmen dürfen bis auf Weiteres beibehalten werden.

(3) Von der bestehenden Fahrweise sind Ausnahmen zulässig:

1. nach vorgängiger Verständigung zwischen benachbarten Stationen:
   a) bei Geleisperrungen,
   b) für Arbeitszüge,
   c) mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zwischen einer Station und einer auf der anschließenden freien Bahnstrecke liegenden Einmündungsweiche eines Anschlußgeleises;
2. unter Verantwortlichkeit des diensthuenden Stationsbeamten:
   a) auf Stationen,

b) für Hülfslokomotiven,
c) für Lokomotiven, welche zum Nachſchieben eines Zuges gedient haben.

§. 22.

Schieben der Züge durch Lokomotiven.

(1) Das Schieben von Zügen, an deren Spitze ſich eine führende Lokomotive nicht befindet, iſt, ſofern nicht von der Aufſichtsbehörde weitere Einſchränkungen beſtimmt werden, in folgenden Fällen geſtattet:

a) bei langſamen Rückwärtsbewegungen des Zuges auf den Stationen oder in Nothfällen;
b) bei Arbeitszügen und — unter den von der Aufſichtsbehörde feſtgeſtellten Bedingungen — bei Zügen nach benachbarten Gruben oder ſonſtigen gewerblichen Anlagen unter Innehaltung der im §. 26 dafür zugelaſſenen Geſchwindigkeit.

(2) Das Nachſchieben der Züge mit Lokomotiven an der Spitze iſt nur zuläſſig:

zum Erſteigen ſtark geneigter Bahnſtrecken und
bei Ingangbringung der Züge in den Stationen.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 150 Wagenachſen ſollen in keinem Eiſenbahnzuge laufen. Perſonenzüge ſollen nicht über 100 Wagenachſen ſtark ſein. Militärzüge und ſolche Güterzüge, welche fahrplanmäßig zur Perſonenbeförderung mitbenutzt werden, dürfen mit Rückſicht auf ihre geringe Geſchwindigkeit ausnahmsweiſe bis 110 Wagenachſen ſtark ſein.

§. 24.

Fahrt der Lokomotive mit dem Tender voran.

(1) Die Fahrt mit dem Tender voran iſt nur unter Beobachtung der im §. 26 Abſatz 7 dafür zugelaſſenen Geſchwindigkeit bei allen Zügen geſtattet.

(2) Bei Tenderlokomotiven fällt die vorerwähnte Beſchränkung fort.

§. 25.

Abfahrt der Züge.

(1) Züge, zu welchen auch einzeln fahrende Lokomotiven zu rechnen sind, dürfen nur mit Erlaubniß des diensthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren und einander nur in Stationsabstand folgen.

(2) Kein zur Beförderung von Personen bestimmter Zug darf vor der im veröffentlichten Fahrplan bekannt gegebenen Zeit die Station verlassen.

(3) Die Abfahrt darf nicht erfolgen, bevor alle auf den Langseiten der Wagen befindlichen Wagenthüren geschlossen sind und das für die Abfahrt bestimmte Signal gegeben ist.

(4) Das Oeffnen der nach außen aufschlagenden Thüren an den Langseiten der Wagen ist während der Fahrt nur in Fällen dringenden Bedürfnisses zulässig und darf bei zweigeleisigen Bahnen nur nach der äußeren Seite des Geleises erfolgen.

§. 26.

Fahrgeschwindigkeit.

(1) Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge wird für horizontale wie für Strecken mit Neigungen bis 1 : 200 einschließlich und Krümmungen von nicht weniger als 1 000 Meter Halbmesser im Allgemeinen:

für Personenzüge auf 75 Kilometer in der Stunde oder 1 250 Meter in der Minute,

für Güterzüge auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute,

für Arbeitszüge:

a) im Allgemeinen auf 30 Kilometer in der Stunde oder 500 Meter in der Minute,

b) wenn die sämmtlichen in denselben laufenden Wagen den Bestimmungen im §. 12 entsprechen, auf 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute

festgesetzt.

(2) Unter besonders günstigen Verhältnissen kann für Personenzüge mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde eine

größere Geschwindigkeit bis zu 90 Kilometer in der Stunde oder 1 500 Meter in der Minute zugelassen werden.

(3) Auf Bahnstrecken, welche stärkere Neigungen als 1 : 200 und Krümmungen von weniger als 1 000 Meter Halbmesser haben, müssen die Geschwindigkeiten angemessen verringert werden. Dem Zugpersonal sind diese Strecken unter Angabe der zulässigen Geschwindigkeiten zu bezeichnen.

(4) Personenzüge, welche durch Lokomotiven befördert werden, deren sämmtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen und welche nicht mit Vorrichtungen zur Verhütung des Schlingerns versehen sind, dürfen im Allgemeinen nicht schneller als 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute fahren, jedoch sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde größere Geschwindigkeiten zulässig.

(5) Züge, welche geschoben werden, ohne daß sich an ihrer Spitze eine führende Lokomotive befindet, dürfen höchstens mit einer Geschwindigkeit von 24 Kilometer in der Stunde oder 400 Meter in der Minute fahren.

(6) Die größte Geschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven mit dem Schornstein voran wird im Allgemeinen auf 40 Kilometer in der Stunde oder 666,67 Meter in der Minute und für Lokomotiven, welche für Beförderung von Personenzügen konstruirt sind, sofern deren Achsen nicht sämmtlich vor der Feuerbuchse liegen, auf 50 Kilometer in der Stunde oder 833,33 Meter in der Minute festgesetzt. Größere Geschwindigkeiten können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde gestattet werden.

(7) Lokomotiven mit dem Tender voran dürfen nicht schneller als 36 Kilometer in der Stunde oder 600 Meter in der Minute fahren, einerlei, ob dieselben Züge befördern oder einzeln fahren (siehe §. 24).

(8) Bei den Probefahrten der Lokomotiven kann von den die Fahrgeschwindigkeit einzeln fahrender Lokomotiven beschränkenden Vorschriften Abstand genommen werden.

(9) Langsamer muß gefahren werden:

a) wenn Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden;

b) durch Weichen, wenn dieselben gegen die Spitze

befahren werden und nicht verriegelt oder verschlossen sind, und über Drehbrücken;

c) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird;

d) bei der Einfahrt aus Haupt- in Zweigbahnen und umgekehrt, sowie überhaupt bei dem Uebergange aus einem Geleise in das andere.

In allen diesen Fällen muß so langsam gefahren werden, als die Umstände zur Vorbeugung einer möglichen Gefahr es erfordern.

§. 27.
Ueberfahren von Bahnkreuzungen.

(1) Bahnkreuzungen in gleicher Ebene der Schienen außerhalb der Stationen dürfen von den Zügen erst passirt werden, nachdem die letzteren vorher zum Stillstand gebracht sind und von den Aufsichtsbeamten die Erlaubniß zum Passiren ertheilt ist.

(2) Bei der Kreuzung einer Hauptbahn durch eine Bahn untergeordneter Bedeutung genügt es, wenn im Einverständniß mit der Aufsichtsbehörde die Verpflichtung des Anhaltens vor der Durchkreuzung lediglich den Zügen der letzteren Bahn auferlegt wird.

§. 28.
Beschaffenheit der Betriebsmittel in schnellfahrenden Personenzügen.

Bei denjenigen Personenzügen, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, müssen sich die Betriebsmittel in einem vorzugsweise tüchtigen Zustande befinden. Außerdem müssen die Fahrzeuge unter sich, sowie mit dem Tender so fest gekuppelt sein, daß sämmtliche Zug- und Bufferfedern etwas angespannt sind.

§. 29.
Vorrang der schnellfahrenden und Extrazüge.

Die schnellfahrenden Züge, sowie die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs beson-

ders pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§. 30.

Beförderung von Gütern mit Personenzügen.

(1) Die Beförderung von Gütern mit den Personenzügen ist nur unter folgenden Bedingungen zulässig:

a) das Auf- und Abladen von Gütern, ebenso wie das An- und Abschieben von Güterwagen darf niemals Veranlassung zur Verlängerung des Aufenthalts auf den Stationen sein, insofern nicht als sicher angenommen werden kann, daß die entstehende Verspätung durch rascheres Fahren innerhalb der festgesetzten Geschwindigkeitsgrenze bis zur nächsten Anschluß- oder bis zur Endstation wieder beseitigt werden wird;

b) die Mitnahme von Güterwagen darf eine Verlängerung der planmäßigen Fahrzeit nicht herbeiführen;

c) die Reisenden dürfen durch die Mitbeförderung von Gütern in keiner Weise belästigt werden.

(2) Inwieweit Eilgut mit den Personenzügen befördert werden darf, bei welchen eine Geschwindigkeit von mehr als 60 Kilometer in der Stunde oder 1 000 Meter in der Minute zur Anwendung kommen soll, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

§. 31.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

Wenn es im Interesse des Lokalverkehrs wünschenswerth erscheint, kann mit den Güterzügen auch Personenbeförderung stattfinden; jedoch darf deshalb keine Beschleunigung derselben über die für solche zugelassene Geschwindigkeit eintreten.

§. 32.

Fahrbericht der Zugführer.

Jeder Zugführer hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Anhaltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

Bildung und Reviſion der Züge.

(1) Bei Bildung eines Zuges muß ſorgfältig darauf gehalten werden, daß die im §. 13 vorgeſchriebene Anzahl bedienter Bremſen ſich in ſelbigem befindet und daß letztere angemeſſen vertheilt ſind. Bei einer ſtärkeren Neigung als 1 : 200 in einer zuſammenhängenden Länge von über 1000 Meter muß der letzte Wagen eine bediente Bremſe haben; hinter demſelben kann ausnahmsweiſe bei Güterzügen noch ein reparaturbedürftiger leerer Wagen eingeſtellt werden, ſofern derſelbe zwar lauffähig iſt, aber inmitten des Zuges nach Art ſeiner Beſchädigung nicht eingeſtellt werden kann.

(2) Ferner ſind die Wagen unter ſich und der Tender mit dem nächſtfolgenden Wagen in doppelter Weiſe gehörig zu verkuppeln (§. 12 Abſ. 4 und 5), die Zugleine, ſoweit dieſelbe nach §. 48 Abſatz 2 erforderlich iſt, anzubringen, die Verbindungen der etwa vorhandenen durchgehenden Bremſe (§. 12 Abſ. 7) herzuſtellen, die Belaſtung in den einzelnen Wagen thunlichſt gleichmäßig zu vertheilen, die nöthigen Signale anzubringen und das Innere der zur Beförderung von Perſonen benutzten Wagen für die Fahrt in der Dunkelheit und in den Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als 2 Minuten gebraucht werden, angemeſſen zu erleuchten.

(3) In den Perſonenzügen müſſen die Zughaken ſoweit zuſammengezogen ſein, daß die Federbuffer der Wagen im Zuſtande der Ruhe ſich berühren (§. 28). In Zügen, welche fahrplanmäßig ſowohl zur Güter- als auch zur Perſonenbeförderung beſtimmt ſind, dürfen beladene Langholzwagen und ſonſtige Wagen mit ungewöhnlicher Kuppelung nicht unmittelbar vor und auch nicht unmittelbar hinter die Perſonenwagen geſtellt werden.

(4) Bevor der Zug die Abgangsſtation verläßt, iſt derſelbe zu revidiren und darauf zu achten, daß die über die Bildung der Züge gegebenen Vorſchriften gehörig befolgt ſind. Dieſe Reviſion iſt unterwegs bei jeder Veränderung in der Zuſammenſetzung des Zuges und ſo oft der Aufenthalt es geſtattet, zu wiederholen.

§. 34.

Schutzwagen und Postwagen.

(1) In jedem zur Beförderung von Personen bestimmten Zuge, dessen Fahrgeschwindigkeit 45 Kilometer in der Stunde oder 750 Meter in der Minute übersteigt, hat der erste Wagen des Zuges als Schutzwagen zu dienen und darf als solcher nicht mit Reisenden besetzt werden. Bei den mit geringerer Geschwindigkeit fahrenden derartigen Zügen ist letzteres mit der Beschränkung gestattet, daß mindestens die vordere Abtheilung des betreffenden Wagens von Reisenden freigehalten wird.

(2) Bei der dem Postwagen zu gebenden Stellung ist, soweit der Bahnbetrieb dies gestattet, auf die Bedürfnisse des Postdienstes Rücksicht zu nehmen, ebenmäßig ist die Verwendung des Postwagens als Schutzwagen thunlichst zu vermeiden.

§. 35.

Extrazüge.

(1) Extrazüge dürfen nicht befördert werden, wenn die Bahn nicht vollständig bewacht, der Zug den Bahnwärtern nicht vorher signalisirt und der nächsten Station ordnungsmäßig gemeldet ist.

(2) Ausnahmen sind nur in den im §. 45 näher bezeichneten Fällen zulässig.

§. 36.

Arbeitszüge.

(1) Arbeitszüge dürfen nur auf bestimmte Anordnung der mit der Leitung des Betriebes betrauten verantwortlichen oberen Beamten oder deren Vertreter und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren.

(2) Die Vorsteher der beiden angrenzenden Stationen müssen von der Bewegung solcher Züge Kenntniß erhalten. Dies gilt auch von einzelnen Materialien-Transportwagen und Dräsinen, welche durch Menschenkräfte bewegt werden; dieselben müssen einem verantwortlichen Begleiter unterstellt sein und mindestens $^1/_4$ Stunde vor der zu erwartenden Ankunft eines Zuges von dem Fahrgeleise desselben entfernt

werden. Auf Stationen müssen die Fahrgeleise vor Ertheilung der Erlaubniß zum Einfahren von allen Fahrzeugen geräumt sein.

§. 37.

Schneepflüge.

(1) Schneepflüge oder Wagen zum Brechen des Glatteises dürfen nicht vor die Lokomotiven fahrplanmäßiger Züge gestellt werden. Wo das Bedürfniß eintritt, werden diese Schneepflüge oder Wagen dem Zuge in entsprechendem Abstande mit besonderen Lokomotiven vorausgeschickt.

(2) Fest mit der Zuglokomotive verbundene Schneepflüge, welche nicht auf besonderen Rädern gehen, sind zulässig.

§. 38.

Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubniß der dazu bevollmächtigten Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Beamten niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 39.

Stillstehende Lokomotiven und Wagen.

(1) Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie still stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter spezieller Aufsicht stehen.

(2) Stehende, nicht mit einer Lokomotive verbundene Wagen sind zur Vermeidung unbeabsichtigter Bewegung mittelst Vorlagen, Bremsen oder anderer Vorrichtungen so festzustellen, daß sie nicht in Bewegung gesetzt werden können.

§. 40.

Zugsignale.

(1) Jeder geschlossen fahrende Zug muß mit Signalen versehen sein, welche bei Tage den Schluß, bei Dunkelheit aber die Spitze und den Schluß desselben erkennen lassen; Gleiches gilt für einzeln fahrende Lokomotiven.

(2) Am Schlusse eines jeden im Dunkeln fahrenden

Zuges muß außerdem ein nach hinten und nach vorn leuchtendes Laternensignal angebracht sein.

(3) Jeder Ingangsetzung der Lokomotiven muß ein Achtungssignal vorhergehen.

(4) Einzeln fahrende Lokomotiven und Arbeitszüge werden wie andere Züge signalisirt.

(5) Auch Dräsinen und Materialien-Transportwagen (§. 36 Abs. 2) auf freier Bahn müssen im Dunkeln angemessen beleuchtet sein.

§. 41.

Signale auf freier Strecke.

Auf der Bahn müssen folgende Signale gegeben werden können:

1. die Bahn ist fahrbar,
2. der Zug soll langsam fahren,
3. der Zug soll halten.

§. 42.

Signale des Zugpersonals.

Die Zugführer, Schaffner und Bremser müssen ein Nothsignal an den Lokomotivführer geben können.

§. 43.

Signale des Lokomotivpersonals.

Die Lokomotivführer müssen folgende Signale geben können:

1. Achtung geben,
2. Bremsen anziehen,
3. Bremsen loslassen.

§. 44.

Elektrische Verbindungen.

(1) Der Dienst mit dem elektromagnetischen Telegraphen wird nach besonderer von der Eisenbahnverwaltung oder Aufsichtsbehörde erlassenen Instruktion gehandhabt; es müssen durch denselben Depeschen von Station zu Station gegeben und sämmtliche Wärter zwischen je 2 Stationen von dem Abgange der Züge benachrichtigt werden können.

(2) Die Signale

1. der Zug geht nicht ab,
2. es soll eine Hülfslokomotive kommen,

dürfen nicht mittelst optischer, sondern müssen mittelst elektrischer Telegraphen erfolgen.

(3) Zum Herbeirufen von Hülfslokomotiven müssen die Züge mit tragbaren Apparaten versehen oder an geeigneten Stellen elektrische Apparate aufgestellt sein.

§. 45.

Signalisirung nicht fahrplanmäßiger Züge.

(1) Nicht fahrplanmäßige Züge oder einzeln fahrende Lokomotiven müssen in der Regel durch ein Signal an dem in der einen oder anderen Richtung zunächst vorhergehenden Zuge den Bahnwärtern, Arbeitern und den in Seitenbahnen haltenden Zügen zur Nachachtung angekündigt werden.

(2) Kann eine solche Signalisirung nicht stattfinden, so dürfen nicht fahrplanmäßige Züge oder einzelne Lokomotiven nur abgelassen werden, wenn eine bezügliche Verständigung der beiden betreffenden Stationen stattgefunden hat und die Wärter zeitig vorher von dem Abgang derselben durch elektromagnetische Signale benachrichtigt sind.

(3) Von den vorstehenden Bestimmungen kann — unter persönlicher Verantwortlichkeit des Stations-Vorstehers oder des sonst zuständigen Betriebsbeamten — abgesehen werden bei Hülfszügen, welche aus Anlaß von Eisenbahnunfällen, Feuersbrünsten oder sonstigen derartigen Ereignissen plötzlich erforderlich werden. Dieselben dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 Kilometer in der Stunde (500 Meter in der Minute) gefahren werden.

§. 46.

Weichen in Hauptgeleisen und Signalisirung einfahrender Züge.

(1) Bevor das Signal zur Ein- oder Durchfahrt für den ankommenden Zug gegeben wird und vor der Abfahrt eines jeden Zuges ist nachzusehen, ob die Bahnstränge, welche

der Zug zu durchlaufen hat, frei und die betreffenden Weichen richtig gestellt sind (siehe §. 1 Abs. 2).

(2) Auf denjenigen Stationen, auf welchen eine direkte mündliche Verständigung zwischen dem diensthuenden Stationsbeamten und dem Wärter am Abschlußtelegraphen nicht möglich ist, oder auf welchen eine Verbindung des Wärterpostens am Abschlußtelegraphen mit der Station durch elektrische Blockapparate oder Sprechapparate oder auf irgend einem anderen mechanischen oder elektrischen Wege nicht besteht, sind von dem diensthuenden Stationsbeamten für die Einfahrt der Züge optische Signale am Perrontelegraphen zu geben.

(3) Für die Weichen in den Hauptgeleisen ist eine normale Stellung als Regel vorzuschreiben.

(4) Zu den Hauptgeleisen sind alle diejenigen Geleise zu rechnen, welche in Ausführung des fahrplanmäßigen Fahrdienstes von Bahnzügen durchfahren oder benutzt werden.

§. 47.

Signale an Wasserkrahnen.

Die Stellung der drehbaren Ausgußröhren der Wasserkrahne soll im Dunkeln durch Signale kenntlich gemacht sein.

§. 48.

Verständigung des Zugpersonals unter sich.

(1) Das Zugpersonal darf während der Fahrt nur einem, für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Beamten untergeordnet und muß so vertheilt sein, daß dadurch die Uebersicht über den ganzen Zug mit Erkennung der Signale und die Verständigung des Wagenpersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird.

(2) Bei allen Zügen muß eine mit der Dampfpfeife der Lokomotive oder mit einem Wecker an der Lokomotive verbundene Zugleine oder eine andere geeignete Vorrichtung angebracht sein, welche bei Personenzügen über den ganzen Zug und bei Güterzügen, wie bei Zügen, welche fahrplanmäßig sowohl zur Güter- als auch zur Personenbeförderung bestimmt sind, sowie bei Militärzügen mindestens bis zum wachthabenden Fahrbeamten geführt sein muß.

(3) Bei Personenzügen, die mit solchen durchgehenden Bremsen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugtrennung selbstthätig in Wirksamkeit treten, und die es außer dem Lokomotivführer auch dem wachthabenden Fahrbeamten und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen, darf von der Mitführung der Zugleine oder der dieselbe ersetzenden anderen Vorrichtung (Abs. 2) Abstand genommen werden.

§. 49.

Maßregeln bei betriebsstörenden Ereignissen.

Wenn in Folge eines betriebsstörenden Ereignisses ein Zug auf der Bahn liegen bleiben muß, sind in der Richtung, aus welcher andere Züge sich auf dem versperrten Geleise nähern könnten, sichere Maßregeln zu treffen, durch welche solche Züge zeitig genug von dem Orte, wo der Zug liegt, in Kenntniß gesetzt werden.

§. 50.

Signalordnung.

(1) Für die gemäß §§. 40 bis 49 erforderlichen Signale sind die Vorschriften der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands maßgebend.

(2) Führen mehrere Bahnlinien neben einander her, so ist den optischen Signalen an denselben eine Stellung zu geben, welche der Lage der Bahnlinien zu einander entspricht.

§. 51.

Stellung und Bedienung spitzbefahrener Weichen.

(1) Jede Weiche, gegen deren Spitze fahrplanmäßige Züge fahren, muß während des Durchgangs des Zuges entweder verschlossen gehalten werden oder von einem Weichensteller bedient sein.

(2) Den Weichenstellern an der Einfahrt in größere Stationen oder Zweigbahnen, sowie an den auf freier Bahn gelegenen Ausweichungen, ebenso den auf der Fahrt befindlichen Lokomotivführern, Heizern und Bremsern dürfen Geschäfte, durch welche die sorgfältige Wahrnehmung ihrer Funk-

tionen beeinträchtigt werden könnte, nicht aufgetragen oder gestattet werden.

§. 52.

Bedienung und Führung der Lokomotiven.

(1) Zur Bedienung der Lokomotive muß dieselbe mit einem Führer und einem Heizer besetzt sein.

(2) Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sind und ihre Befähigung als Lokomotivführer unter Beachtung der vom Bundesrath darüber erlassenen Vorschriften nachgewiesen haben.

(3) Die Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotiven mindestens soweit vertraut sein, um dieselben erforderlichenfalls still- oder zurückstellen zu können.

IV. Bestimmungen für das Publikum.

§. 53.

Allgemeine Bestimmungen.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten (§. 66) Folge zu leisten.

§. 54.

Betreten der Bahnanlagen.

(1) Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Beamten der Staatsanwaltschaften, Forstschutz-, Zoll-,

Steuer-, Telegraphen- und Polizeibeamten, sowie den zur Rekognoszirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet; dabei ist jedoch die Bewegung wie der Aufenthalt innerhalb der Fahr- und Rangirgeleise zu vermeiden. Die bezeichneten Personen, sowie die nach §. 55 zum Betreten der dem übrigen Publikum nicht geöffneten Stations- und Diensträume berechtigten Beamten haben, sofern sie nicht durch ihre Uniform als solche kenntlich sind, sich durch eine Bescheinigung ihrer vorgesetzten Dienstbehörde auf Erfordern auszuweisen.

(2) Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten, und zwar nur so lange, als die letzteren nicht durch Barrieren verschlossen sind. Die mit Drehkreuzen oder sich selbst verschließenden Fallthüren versehenen Uebergänge (§. 4 Abs. 3) dürfen nur passirt werden, wenn kein Zug in Sicht ist.

(3) In allen Fällen ist jeder unnöthige Verzug zu vermeiden.

(4) Die Gewährung von Erlaubnißkarten zum Betreten der vorstehend bezeichneten Bahnanlagen bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde.

(5) Es ist untersagt, die Barrieren oder sonstigen Einfriedigungen eigenmächtig zu öffnen, zu überschreiten oder zu übersteigen, oder etwas darauf zu legen oder zu hängen.

§. 55.

Betreten der Stationen.

(1) Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf niemand die Station ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im §. 54 gedachten und der Postbeamten.

(2) Den Festungs-Kommandanten, Fortifikations-Offizieren und den durch ihre Uniform als solche kenntlichen Fortifikationsbeamten ist gestattet, auch den Bahnkörper wie die Stationen innerhalb des Festungsrayons zu betreten.

(3) Für das Anhalten von Wagen behufs Aufnahme oder Absetzung von Personen, sowie zur Abholung oder Zufuhr von Gütern sind nur die dafür bestimmten Stellen auf den Vorplätzen der Stationen und auf den Plätzen an den Räumen für die Lagerung der Güter zu benutzen.

(4) Die Ueberwachung der Ordnung auf diesen für die Fuhrwerke bestimmten Plätzen, steht den Bahnpolizeibeamten zu, insofern in dieser Beziehung nicht besondere Vorschriften ein Anderes bestimmen.

§. 56.

Hinüberschaffen von Gegenständen über die Bahn.

Das Hinüberschaffen von Pflügen und Eggen, sowie von Baumstämmen und anderen schweren Gegenständen über die Bahn darf, sofern solche nicht getragen werden, nur auf Wagen oder untergelegten Schleifen erfolgen.

§. 57.

Betreten der Bahn durch Vieh.

(1) Für das Betreten der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen durch Vieh bleibt derjenige verantwortlich, welchem die Aufsicht über dasselbe obliegt.

(2) Das Treiben von größeren Viehherden über die Bahnübergänge ist innerhalb zehn Minuten vor dem erwarteten Eintreffen eines Zuges nicht mehr gestattet.

§. 58.

Benutzung von Privatübergängen.

Privatübergänge dürfen nur von den Berechtigten unter den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Bedingungen benutzt werden.

§. 59.

Geschlossene Uebergänge.

So lange die Uebergänge geschlossen sind, müssen Fuhrwerke, Reiter, Treiber von Viehherden und Führer von Lastthieren bei den aufgestellten Warnungstafeln halten. Das Gleiche gilt, sobald die Glocken an den mit Zugbarrieren versehenen Uebergängen ertönen. Fußgänger dürfen sich den geschlossenen Barrieren nähern, dieselben aber nicht öffnen.

§. 60.

Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen.

Alle Beschädigungen der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, mit Einschluß der Telegraphen, sowie der Betriebsmittel nebst Zubehör, ingleichen das Auflegen von Steinen, Holz und sonstigen Sachen auf das Planum, oder das Anbringen sonstiger Fahrhindernisse sind verboten, ebenso die Erregung falschen Alarms, die Nachahmungen von Signalen, die Verstellung von Ausweichevorrichtungen und überhaupt die Vornahme aller, den Betrieb störenden Handlungen.

§. 61.

Verbot des Ein- und Aussteigens während der Bewegung der Züge.

Das Einsteigen in einen bereits in Gang gesetzten Zug, der Versuch, sowie die Hülfeleistung dazu, ingleichen das eigenmächtige Oeffnen der Wagenthüren oder Aussteigen, während der Zug sich noch in Bewegung befindet, ist verboten.

§. 62.

Bestrafung von Uebertretungen.

Wer den Bestimmungen der §§. 53 bis 61 und den nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands zuwiderhandelt, welche also lauten:

> „Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden. Das Eisenbahndienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.
>
> Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet."

wird mit einer Geldstrafe bis zu einhundert Mark bestraft,

sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 63.

Befugnisse der Bahnpolizeibeamten.

(1) Die Bahnpolizeibeamten sind befugt, einen Jeden vorläufig festzunehmen, der auf der Uebertretung der im §. 62 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Uebertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Derselbe ist mit der Festnahme zu verschonen, wenn er eine angemessene Sicherheit bestellt. Die Sicherheit darf den Höchstbetrag der angedrohten Strafe nicht übersteigen.

(2) Enthält die strafbare Handlung ein Verbrechen oder Vergehen, so kann sich der Schuldige durch eine Sicherheitsbestellung der vorläufigen Festnahme nicht entziehen.

(3) Jeder Festgenommene ist ungesäumt an die nächste Polizeibehörde oder an den Staats- oder Polizeianwalt abzuliefern.

§. 64.

Verfahren im Fall einer Festnahme.

Den Bahnpolizei-Beamten ist gestattet, die festgenommenen Personen durch Mannschaften aus dem auf der Eisenbahn befindlichen Arbeitspersonale in Bewachung nehmen und an den Bestimmungsort abliefern zu lassen. In diesem Falle hat der Bahnpolizei-Beamte eine mit seinem Namen und mit seiner Dienstqualität bezeichnete Festnehmungskarte mitzugeben, welche vorläufig die Stelle der aufzunehmenden Verhandlung vertritt, die in der Regel an demselben Tage, an dem die Uebertretung konstatirt wurde, spätestens aber am Vormittage des folgenden Tages an die Polizeibehörde oder den Staats- oder Polizeianwalt eingesendet werden muß.

§. 65.

Aushang der Vorschriften für den Personenverkehr. Beschwerdebuch.

Ein Abdruck der §§. 53 bis 65 dieses Reglements und der §§. 13, 14, 22 Absatz 2 und 5 und §. 23 des Betriebs-

Reglements ist in jedem Warteraum auszuhängen und ferner auf jeder Station ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch im Stationsbüreau auszulegen.

V. Bahnpolizei-Beamte.

§. 66.

Bezeichnung der Bahnpolizei-Beamten.

(1) Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst folgende Eisenbahnbeamte berufen:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebs-Inspektoren,
3. Betriebs-Inspektoren und Betriebs-Bau-Inspektoren (Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),
4. Eisenbahn-Baumeister, Abtheilungs-Baumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontrolöre und Betriebskontrolöre,

ferner:

6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofs-Inspektoren, Bahnhofs-Verwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofs-Aufseher) und Stations-Assistenten (Bahnhofs-Inspektions-Assistenten),
8. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Ober-Koppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugsöler),

16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

(2) Die Bahnpolizei-Beamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 67.

Instruktion.

Allen im §. 66 genannten Bahnpolizei-Beamten, welche in der zur Sicherung des Betriebes erforderlichen Anzahl angestellt werden müssen, sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu ertheilen.

§. 68.

Befähigung.

(1) Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen. Diese müssen bezüglich der im §. 66 Nr. 6 bis 17 aufgeführten Bahnpolizei-Beamten den vom Bundesrath darüber erlassenen Bestimmungen entsprechen.

(2) Die Bahnpolizei-Beamten werden von der zuständigen Behörde vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

(3) Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Beeidigung ausgeschlossen.

§. 69.

Pflichten gegen das Publikum. Personalakten.

(1) Die Bahnpolizei-Beamten haben dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen zu beobachten und sich insbesondere jedes herrischen und unfreundlichen Auftretens zu enthalten.

(2) Unziemlichkeiten sind von dem Vorgesetzten streng zu rügen und nöthigenfalls durch angemessene Disziplinarstrafen zu ahnden.

(3) Diejenigen Bahnpolizei-Beamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

(4) Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizei-Beamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 70.

Bezirk der Amtsthätigkeit.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizei-Beamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und so weit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

§. 71.

Gegenseitige Unterstützung der Polizeibeamten.

Die Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizei-Beamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizei-Beamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amts innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

VI. Beaufsichtigung.

§. 72.

Aufsichtsbehörden.

Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen,

b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen und
c) den Aufsichtsbehörden.

VII. Ausnahmebestimmungen.

§. 73.

(1) Insofern auf einer Bahn einzelne in diesem Reglement vorgeschriebene Einrichtungen noch nicht bestehen, auch ihre Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 74 bestimmten Termin nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts angemessene Fristen bewilligt werden.

(2) Befristungen, welche bereits auf Grund des bisher gültigen Reglements bewilligt sind, werden hiervon nicht berührt.

(3) Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Strecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen bezüglich dieses Reglements von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

(4) Das Reichs-Eisenbahn-Amt ist ferner ermächtigt, für gewisse Züge und Zuggattungen einer Hauptbahn auf Antrag der zuständigen Landesregierung erleichternde Abweichungen von einzelnen Bestimmungen dieses Reglements zuzulassen.

VIII. Schlußbestimmungen.

§. 74.

(1) Dieses Reglement tritt mit dem 1. April 1886 an Stelle des bisher geltenden Bahnpolizei-Reglements in Kraft und findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands

mit Ausnahme derjenigen, für welche nach der Entschließung der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung maßgebend ist.

(2) Dasselbe wird durch das Reichs-Gesetzblatt und das Central-Blatt für das Deutsche Reich, sowie außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

(3) Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

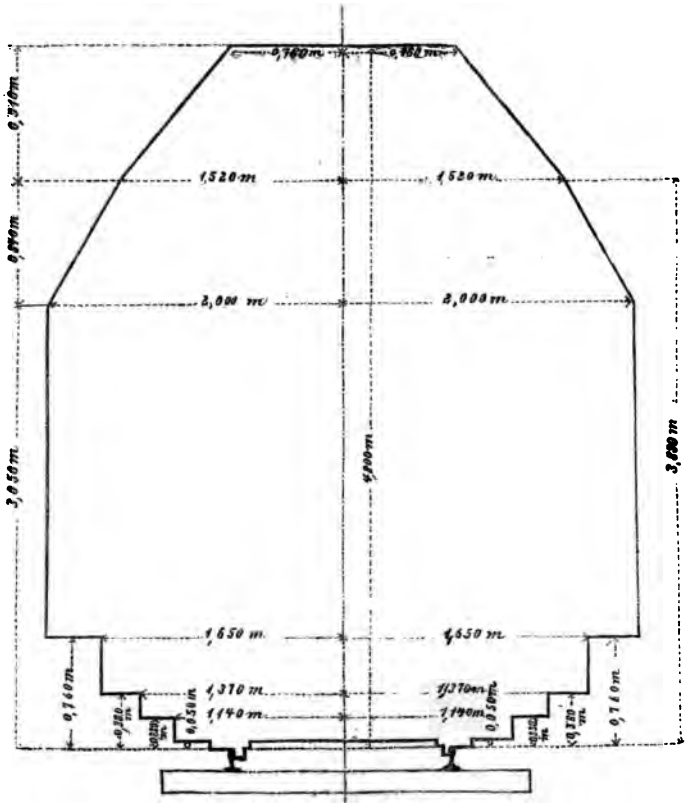
Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.

v. Boetticher.

Anlage A.

Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die freie Bahn.

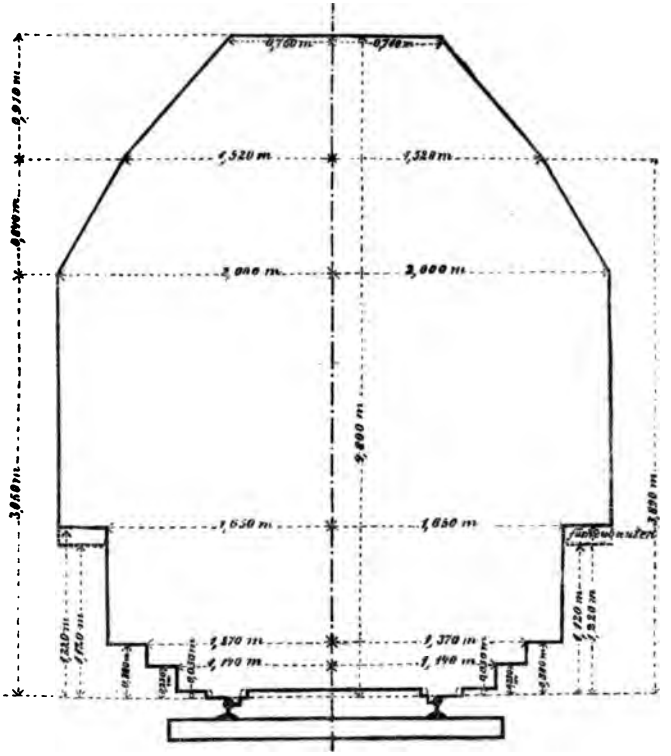


*)

*) Bemerkung. Siehe auch die nebenstehende Zeichnung des unteren Profiltheiles.

Anlage B.

Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die Bahnhöfe und Haltestellen.



Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Profile.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Bestimmungen

über die

Befähigung

von

Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern.

Siebente Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalt.

		Seite
I.	Nachtwächter	3
II.	Thürhüter (Portiers, Perrondiener)	3
III.	Wagenwärter, Bremser (Schmierer, Zugsöler)	4
IV.	Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister)	5
V.	Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure)	5
VI.	Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner)	6
VII.	Oberzugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner und Oberschaffner)	7
VIII.	Oberbahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter)	7
IX.	Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter)	8
IX a.	Haltestellen-Vorsteher (telegraphirende, expedirende Weichensteller und Bahnwärter)	9
X.	Bahnmeister und Hülfsbahnmeister	9
XI.	Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten)	11
XII.	Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofs-Inspektoren, Bahnhofsverwalter)	13
XIII.	Lokomotivführer	13
	Allgemeine Bemerkungen	14

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath im Anschluß an die §§. 52, 66 und 68 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands nachfolgende

Bestimmungen

über die

Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern

beschlossen:

Für die Zulassung zu den Dienstverrichtungen der hierunter aufgeführten Beamten ist, außer den in den §§. 68 und bezw. 52 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vorgesehenen allgemeinen Eigenschaften, die Erfüllung der nachstehend bezeichneten Vorbedingungen erforderlich:

I. Nachtwächter:

1. körperliche Rüstigkeit,
2. Kenntniß des telegraphischen Rufzeichens der betreffenden Station.

II. Thürhüter (Portiers, Perrondiener):

1. relative körperliche Rüstigkeit,
2. Kenntniß des Rechnens mit den vier Spezies, sowie Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu machen,
3. Kenntniß
   a) des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis der Portiers betreffen,

b) der Instruktion für die Portiers und die Gepäckträger,
c) der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Nachbarverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
d) der Bestimmungen über die Behandlung gefundener Gegenstände und über die Aufbewahrung von Handgepäck,
e) der verschiedenen Arten von Personenbillets und Freifahrkarten, der reglementarischen Vorschriften über die Beförderung von Personen,
f) des jeweiligen Fahrplans der die betreffende Station berührenden Züge und ihrer Anschlüsse an die Züge der Nachbarbahnen,
g) der für die Ankunft und Abfahrt der Züge vorgeschriebenen Signale.

III. Wagenwärter, Bremser (Schmierer, Zugsöler):

1. körperliche Gewandtheit und Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß des Rechnens mit den vier Spezies,
3. Kenntniß der beim Eisenbahnbetriebe vorkommenden Gattungen von Wagen und ihrer einzelnen Theile, insbesondere der Kuppelungs-, Brems-, Schmier- und Thürverschlußvorrichtungen, sowie der Konstruktion und Behandlungsweise derselben,
4. Kenntniß der Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis der Wagenwärter betreffen, und der Signalordnung nebst den für den Dienst der betreffenden Bahn erlassenen Ausführungsinstruktionen, sowie der Vorschriften über den Rangirdienst,
5. Kenntniß der Instruktionen für diese Dienstkategorie, sowie derjenigen für Schaffner, Weichensteller und Bahnwärter,
6. Kenntniß der Eigenthumsmerkmale der eigenen, sowie der fremden Wagen,

7. 6monatliche Probezeit im Bremser- und Rangirdienst, einschließlich der Beschäftigung in einer Wagenreparatur-Werkstätte.

IV. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister)

außer den unter III. Nr. 1—7 bezeichneten Eigenschaften:

8. Fertigkeit im Zusammensetzen der Züge,
9. Kenntniß der Dienstanweisungen für die Bahnbewachungs-, Stations- und Fahrbeamten, soweit dieselben den Rangirdienst berühren.

V. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure)

außer den unter III. Nr. 1—6 bezeichneten Erfordernissen:

7. Kenntniß der Eisenbahngeographie, soweit dieselbe für den Lokal- und Durchgangsverkehr der betreffenden Bahn erforderlich ist,
8. Fähigkeit, über einen ihren Dienstkreis betreffenden Vorgang eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten,
9. Kenntniß der reglementarischen Vorschriften über Personenbeförderung, sowie der Bestimmungen über den Transport von Truppen und Heeresmaterial, der Vorschriften des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, soweit dieselben auf den Dienstkreis eines Schaffners sich beziehen,
10. Kenntniß der verschiedenen Personenbillets und ihrer Bedeutung, ferner der Bestimmungen über freie Fahrten, über die Taxen für Beschädigungen von Personenwagen und über gefundene Sachen, des jeweiligen Fahrplans der eigenen Bahn und der Anschlüsse der Nachbarbahnen, der Bestimmungen über das Verhalten bei Unglücksfällen, sowie Fertigkeit im Gebrauch der Hülfssignale und der Rettungsapparate,
11. Kenntniß der Instruktionen für Packmeister, Zug-

führer, Lokomotivführer und der für den Fahrdienst erlassenen Vorschriften,

12. 6monatliche Probezeit im Schaffnerdienste,*) einschließlich der zeitweisen Beschäftigung im Bremserdienste und in einer Wagenreparatur-Werkstätte.*)

VI. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner)

außer den unter V. bezeichneten Erfordernissen:

13. Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Packmeisters eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten;

ferner Kenntniß:

14. des Rechnens mit Brüchen einschließlich der Dezimalbrüche,
15. der auf den Dienst des Packmeisters bezüglichen Bestimmungen der Instruktionen für die Billet-, Gepäck- und Güterexpeditionen, sowie für etwaige Lademeister,
16. des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, soweit dieselben den Dienstkreis eines Packmeisters und Zugführers betreffen,
17. der Bestimmungen über Beförderung der Dienstkorrespondenz und des Dienstguts, insbesondere auch der dienstlichen Geld- und Werthsendungen,
18. der Vorschriften über die Benutzung der Wagen und deren Zugehör, sowie der Eigenthumsmerkmale der Wagen,
19. der Bestimmungen des Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effektentransports auf den Eisenbahnen, soweit diese Festsetzungen die Beschaffenheit der Transportmittel, den amtlichen Verschluß und die Behandlung der Begleitpapiere betreffen,
20. der in den direkten Verkehren der betreffenden Bahn in Bezug auf den Packmeisterdienst erlassenen Vorschriften,
21. 6monatliche Probezeit nach erlangter Befähigung zum Schaffner.

---

*) Bekanntmachung vom 17. Mai 1881 (Centr.-Bl. f. d. D. R. Nr. 20).

VII. Oberzugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Oberschaffner)

außer den unter V. und VI. bezeichneten Erfordernissen:

22. Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Zugführers in angemessener Form eine schriftliche Anzeige zu erstatten,
23. allgemeine Kenntniß der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung;

ferner Kenntniß:

24. der Einrichtung der Läutewerke und der Hülfssignalapparate,
25. der Vorschriften über Führung der Fahrrapporte, Meilenbücher (Kilometerbücher) 2c.,
26. der Bestimmungen über die telegraphische Ab- und Rückmeldung der Züge und über die Handhabung des elektrischen Telegraphen,
27. Uebung im Telegraphiren,
28. der Instruktionen für Stationsvorsteher, Lokomotivführer und Heizer,
29. 6monatliche Probezeit nach dargelegter Befähigung zum Packmeister.

VIII. Oberbahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-, Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter):

1. körperliche Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß des Rechnens mit den vier Spezies in benannten Zahlen,
3. eine Probezeit, und zwar:
   a) entweder durch viermonatliche Beschäftigung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues und zweimonatliche im Bahnbewachungs- und Signaldienst einer im Betriebe befindlichen Bahn,
   b) oder neunmonatliche Beschäftigung beim Eisenbahn-Neubau, sofern der Dienstanfänger hierbei mit sämmt-

lichen zur Herstellung des Oberbaues und der Weichen erforderlichen Arbeiten sich vertraut gemacht hat, auch während dieser Zeit etwa zwei Monate bei dem für Arbeitszüge eingerichteten Bahnbewachungs- und Signaldienst thätig gewesen ist,

4. Kenntniß
   a) aller bei der Bahnunterhaltung und insbesondere beim Verlegen und bei der Unterhaltung des Oberbaues vorkommenden Arbeiten, sowie der dazu erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Geräthe nach Beschaffenheit und Verwendung,
   b) der verschiedenen bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten der Barrieren und deren Bedienung, sowie der für das Passiren der Wegeübergänge bestehenden Vorschriften,
   c) der Vorschriften über Benutzung der verschiedenen Arten von Arbeitswagen (Draisinen, Bahnmeisterwagen ꝛc.) auf den Geleisen,
   d) des Zweckes und der Bedienung der optischen Telegraphen und der Handhabung der elektro-magnetischen Läutewerke, sowie sämmtlicher Bahnausrüstungsgegenstände und der Bestimmungen über Beaufsichtigung und Unterhaltung der Telegraphenleitung,
   e) des Bahnpolizei-Reglements, soweit es den Dienstkreis eines Bahnwärters betrifft, und der Signalordnung nebst den für die betreffende Bahn erlassenen Ausführungs-Instruktionen, insbesondere auch der Anweisung zur Hülfeleistung bei Lebensgefahr und plötzlichen Unfällen und der Bestimmungen über gefundene Sachen,
   f) der Instruktion für Weichensteller und Bahnwärter.

IX. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter)

außer den unter VIII. bezeichneten Erfordernissen, jedoch mit der Maßgabe, daß statt im Bahnbewachungs- und

Signaldienste eine zweimonatliche Beschäftigung im Weichenstellerdienste vorherzugehen hat, die Kenntniß:

g) der verschiedenen bei der betreffenden Bahn vorkommenden Arten von Weichen hinsichtlich ihrer wesentlichen Konstruktion, ihres Zweckes und ihrer Bedienung, sowie der damit verbundenen Signalvorrichtungen,
h) der Konstruktion, des Zweckes und der Bedienung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Zentesimalwaagen und Wasserkrahne,
i) der Instruktion über den Rangirdienst,
k) des Bahnpolizei-Reglements, soweit dasselbe den Dienstkreis eines Weichenstellers betrifft.

*)IXa. Haltestellen-Vorsteher (telegraphirende, expedirende Weichensteller und Bahnwärter)

außer den unter IX. beziehungsweise VIII. bezeichneten Erfordernissen:

1. mindestens dreimonatliche Beschäftigung im Stationsdienst,
2. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniß der Instruktion über die Behandlung der Apparate und Leitungen sowie über den dienstlichen Gebrauch derselben,
3. Fähigkeit, über einen dienstlichen Vorgang eine verständliche schriftliche Anzeige zu machen,
4. Kenntniß der für die Verwaltung einer Haltestelle in Betracht kommenden Bestimmungen aus dem Betriebs-Reglement, den Vorschriften für den Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienst, dem Bahnpolizei-Reglement und der Signalordnung, sowie aus den in Beziehung auf den Stations-, Fahr- und äußeren Betriebsdienst der betreffenden Bahn erlassenen Reglements, Instruktionen und allgemeinen Vorschriften,
5. Kenntniß der Instruktion für den Dienst auf Haltestellen.*)

X. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister:

1. körperliche Rüstigkeit, namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
2. vorherige Beschäftigung beim Bau oder der Unter-

*) Bekanntmachung vom 17. Mai 1881 (Centr.-Bl. f. d. D. R. Nr. 20).

haltung des Oberbaues einer Bahn und auf einem bau- oder betriebstechnischen Bureau von zusammen einjähriger Dauer,

3. allgemeine Vorbildung, insbesondere orthographische und geläufige Schrift und Fähigkeit, einen Gegenstand aus dem Dienstkreise eines Bahnmeisters in angemessener Form schriftlich darzustellen,
4. Kenntniß der Organisation der betreffenden Eisenbahnverwaltung,
5. spezielle Fachkenntnisse, insbesondere
   a) Berechnung gradliniger ebener Figuren, sowie des Kreises und seiner Theile,
   b) Berechnung der beim Bau vorkommenden regulären Körper, Gewölbe und Gewölbeflächen, Inhaltsbestimmung ebenflächiger Körper, des Cylinders, des Kegels und der Kugel, sowie der Oberfläche derselben (ohne Beweisführung);

   ferner Kenntniß:

   c) der gebräuchlichsten Maurer- und Zimmermaterialien und der Mörtelbereitung, sowie der gewöhnlichen Maurer- und Zimmerverbände,
   d) sämmtlicher bei Unterhaltung der Bahn vorkommenden Arbeiten, insbesondere beim Oberbau: Kenntniß der dazu erforderlichen Materialien nach Qualität und Verwendung, der Anlage und der Verhältnisse des Bahnkörpers, der Herstellung der Bettung, der Konstruktion des Oberbaues und der Unterhaltung desselben, der Konstruktion und der Einlegung von Weichen, der einfacheren zur Ausführung von Erd- und Oberbau-Ausführungen erforderlichen Instrumente, Kenntniß der Berechnung von Profilen und Erdkörpern,
   e) Kenntniß der Vorschriften des Bahnpolizei-Reglements und der Signalordnung nebst zugehörigen Ausführungs-Instruktionen, sowie der sonstigen Vorschriften zur Sicherung des Betriebes, des Signaldienstes, der Unterhaltung der elek-

trischen Telegraphenleitungen und des dienstlichen Gebrauchs derselben, der Instruktion für die Bahn- (Barrieren-, Brücken- 2c.) und Weichenwärter, der Vorschriften über die Führung der Arbeitszüge, der Bestimmungen über freie Fahrten, Versendung von Dienstgut und das Verhalten bei außergewöhnlichen Vorfällen, Entgleisungen, Unfällen 2c.,

f) Fertigkeit in der Führung der Bücher und der Listen zur Kontrole der Arbeiter, Aufstellung von Rechnungen (Einnahme- und Ausgabe-Nachweisungen und Rapporten), Kostenanschlägen und Massenberechnungen dazu, Kenntniß der Vorschriften über die Verwaltung und Verrechnung der Bahnmaterialien,

g) Befähigung, kleine Zeichnungen und Handskizzen anzufertigen, einfache Flächen aufzumessen und zu kartiren, Nivellements auszuführen und aufzutragen,

h) Fertigkeit in dem Gebrauche und der Handhabung elektrischer Telegraphen-Apparate, insbesondere Fähigkeit, dienstliche Depeschen und elektrische Hülfssignale selbst ohne Fehler zu geben,

6. Kenntniß der Instruktion für Zugführer und der Vorschriften über Führung der Fahrrapporte und Meilenbücher.

XI. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten):

1. mindestens einjährige Beschäftigung im Stationsdienst. Behufs Zulassung zu dieser ist erforderlich:
   a) körperliche Rüstigkeit , namentlich normales Hör- und Sehvermögen,
   b) allgemeine Vorkenntnisse, als:
      1) Fähigkeit, deutlich sowie orthographisch und grammatikalisch richtig zu schreiben,

2) Rechnen in den vier Spezies, sowie mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen,
3) Kenntniß der Geographie, insbesondere Deutschlands und der benachbarten Länder,

2. Fertigkeit im Telegraphiren und Kenntniß der Vorschriften bei Annahme von Privatdepeschen, sowie der Instruktion über die Behandlung der Apparate und Leitungen,
3. Fähigkeit, ein Thema aus dem Stationsdienst schriftlich in angemessener Form darzustellen,
4. Kenntniß der Organisation der eigenen Bahnverwaltung und der allgemeinen Vorschriften für deren Beamte,
5. Kenntniß des Betriebs-Reglements, der allgemeinen Tarifbestimmungen und des Billet-, Gepäck- und Güter-Expeditionsdienstes, des Bahnpolizei-Reglements und der Signalordnung, sowie der in Beziehung auf den Stations-, Fahr- und äußeren Betriebsdienst bei der betreffenden Bahn erlassenen Reglements, Instruktionen und allgemeinen Vorschriften, namentlich auch derjenigen für Kreuzungen und Abzweigungen auf offener Bahn, Benutzung, Rapportirung und Vertheilung eigener und fremder Wagen, Vertrautheit mit den Funktionen und Obliegenheiten des gesammten Stations- und Fahrpersonals,
6. Kenntniß der Bestimmungen über die militärische Benutzung der Eisenbahnen,
7. Fertigkeit in Formirung von Zügen bei regelmäßigem und bei gestörtem Betriebe,
8. allgemeine Kenntniß der Konstruktion und der im Interesse der Betriebssicherheit nothwendigen Erfordernisse für die Unterhaltung des Oberbaues, der Betriebsmittel, Weichen, Drehscheiben, Schiebebühnen und der für die Unterhaltung und Wiederherstellung des Oberbaues (bezw. zerstörter Geleise) erforderlichen Geräthschaften, einfachen Instrumente und Arbeiten.

XII. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofs-Inspektoren, Bahnhofsverwalter):

1. mindestens zweijähriger Dienst als Stations-Assistenten (Nr. XI.),
2. Kenntniß der für den Stations- und Expeditionsdienst in Betracht kommenden Vorschriften des Kassen- und Rechnungswesens,
3. Kenntniß der Einrichtungen des Verbands- und Tarifwesens der betreffenden Bahn und der betheiligten Nachbarbahnen, sowie des Verhältnisses der Eisenbahn zur Post- und Telegraphenverwaltung,
4. Kenntniß der Bestimmungen hinsichtlich der Eisenbahnen im Gesetze über die Kriegsleistungen.

XIII. Lokomotivführer:

1. körperliche Rüstigkeit, insbesondere auch normales Hör- und Sehvermögen,
2. Kenntniß der Gegenstände des Volksunterrichts, insbesondere Lesen und Schreiben, sowie Rechnen der vier Spezies, auch mit gewöhnlichen und Dezimalbrüchen — und Fähigkeit, über einen Vorgang aus dem Dienstkreise eines Lokomotivführers eine schriftliche Anzeige in angemessener Form zu erstatten,
3. allgemeine Kenntniß der Bearbeitung der verschiedenen beim Maschinenbau zu verwendenden Metalle und Hölzer,
4. allgemeine Kenntniß der einfachen physikalischen Gesetze, namentlich über den Wasserdampf und dessen Wirkungen,
5. spezielle Kenntniß der Lokomotive und ihrer einzelnen Theile, sowie
6. der Behandlung der Lokomotive während der Fahrt und im kalten Zustande,
7. Kenntniß des Bahnpolizei- und des Betriebs-Reglements, der Vorschriften über den Rangirdienst, der Signalordnung und der zur Ausführung der-

selben auf der betreffenden Bahn erlassenen Instruktion, der Dienstinstruktionen für Lokomotivführer und Heizer, für Stationsvorsteher, Zugführer, Weichensteller, Bahnwärter und Bremser, soweit diese Reglements ꝛc. den Dienstkreis des Lokomotivführers betreffen,

8. Kenntniß der zu befahrenden Strecken,
9. mindestens einjährige Beschäftigung in einer mechanischen Werkstatt und mindestens einjährige Lehrzeit im Lokomotivdienst. In Bezug auf Techniker, welche sich dem höheren Maschinenfach widmen, bleibt die Festsetzung dieser Zeiträume der Landesregierung vorbehalten.

Die sämmtlichen

unter I. bis XIII.

vorstehend aufgeführten Beamten sollen bei ihrem ersten Eintritt in den Eisenbahndienst nicht über 40 Jahre alt sein. Ausnahmen sind nur bei besonderer körperlicher oder geistiger Rüstigkeit mit Genehmigung der Landesregierung zulässig.

Allgemeine Bemerkungen.

A. Ist bei einzelnen Bahnen die Benennung einer Beamtenkategorie eine von der unter I. bis XIII. — als zur Zeit meistentheils üblich — vorgesehenen abweichende, so ist für die Anwendung der Qualifikationsvorschriften nicht die Benennung, sondern die wirkliche Dienstverrichtung maßgebend. Derartige Abweichungen in der Bezeichnung sind thunlichst zu vermeiden.

Beamte, welchen die Funktionen verschiedener Kategorien zugleich übertragen sind, haben, auch wenn dieses Verhältniß durch die äußere Bezeichnung nicht ausgedrückt ist, die Erfordernisse für sämmtliche in ihrer Person vereinigten Dienste nachzuweisen.

B. Unter Probezeit im Sinne der obigen Bestimmungen ist die Zeit der praktischen Ausbildung und Vorbereitung unter Aufsicht und Leitung eines für den

betreffenden Dienst verantwortlichen Beamten zu verstehen.

Auf die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke finden die Bestimmungen unter I. bis XII. über die Dauer der Probezeiten keine Anwendung.

C. Den einzelnen Verwaltungen bleibt — unbeschadet der Vorschriften über eine vorgängige Probezeit oder praktische Beschäftigung — hinsichtlich der Bahnpolizeibeamten überlassen, in welcher Form sie sich die Ueberzeugung von dem Vorhandensein der vorgeschriebenen Qualifikation verschaffen wollen; es kann dies je nach Umständen entweder durch Zeugnisse, oder durch schriftliche und mündliche Prüfungen, oder durch Beobachtung der praktischen Leistungen seitens eines vorgesetzten Beamten geschehen. Bezüglich der Lokomotivführer ist die Ablegung einer Prüfung vor einem Maschinenmeister und einem technischen Betriebsbeamten verbunden mit Probefahrten erforderlich.

D. Die vorstehenden Bestimmungen treten am 1. Juli 1878 in Kraft. Der Landesregierung bleibt es vorbehalten, bei der Anstellung wie bei dem Aufrücken der Beamten mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse von einzelnen Erfordernissen für jeden einzelnen Fall Dispensation zu ertheilen.

*) Die Bundesregierungen sind ermächtigt, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung für einzelne Stationen und Bahnstrecken mit einfachen Verkehrs- und Betriebsverhältnissen von den am 12. Juni 1878 bekannt gemachten Bestimmungen über die Befähigung von Bahnpolizeibeamten und Lokomotivführern (Centr.-Bl. f. d. Deutsche Reich S. 364) eine Abweichung dahin zuzulassen, daß Bahnpolizeibeamte

---

*) Bundesrathsbeschluß vom 7. Juni 1883.

der einen Kategorie durch geeignete Beamte einer anderen Kategorie aushülfsweise vertreten werden auch wenn letztere die formelle Qualifikation dazu nicht beſitzen.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.
v. Bismarck.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

4.

Signal-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Mit kolorirten Abbildungen der Signale.

Achte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

I. Signale auf der freien Bahnstrecke 5

II. Signale auf und vor den Stationen 18

III. Signale am Zuge 46

IV. Signale des Zugpersonals 55

V. Rangirsignale 56

Allgemeine Bestimmungen 57

der einen Kategorie durch geeignete Beamte einer anderen Kategorie aushülfsweiſe vertreten werden, auch wenn letztere die formelle Qualifikation dazu nicht beſitzen.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.
v. Bismarck.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

4.

Signal-Ordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

Mit kolorirten Abbildungen der Signale.

Achte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

I. Signale auf der freien Bahnstrecke 5

II. Signale auf und vor den Stationen 18

III. Signale am Zuge 46

IV. Signale des Zugpersonals 55

V. Rangirsignale 56

Allgemeine Bestimmungen 57

Die Illustrationen zu nachfolgender Signal-Ordnung verbürgen nur die Richtigkeit der Signale selbst, sind aber nicht maßgebend für die Konstruktion der Wagen und der Laternen.

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. J. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung und im Anschluß an das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands gefaßten Beschlüsse lautet der Text der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Signalordnung

für die

Eisenbahnen Deutschlands.

I. Signale auf der freien Bahnstrecke.

a. Die akustischen Signale sind für das Bahnbewachungspersonal mittelst elektrischer Läutewerke zu geben wie folgt:

1. Der Zug geht in der Richtung von A nach B (Abmeldesignal).	Einmal eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen.
2. Der Zug geht in der Richtung von B nach A (Abmeldesignal).	Zweimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

3. Die Bahn wird bis zum nächsten fahrplanmäßigen Zuge nicht mehr befahren (Ruhesignal). — Dreimal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Anmerkung zu 3. Dieses Signal kann auch angewandt werden, um anzuzeigen, daß ein signalisirter Zug nicht kommt.

4. Es ist etwas Außergewöhnliches zu erwarten (Alarmsignal). — Sechsmal dieselbe Anzahl von Glockenschlägen.

Außer den elektro-akustischen Signalen können auch Hornsignale gegeben werden wie folgt:

1a. langer, kurzer, kurzer, langer Ton, einmal zu geben,

2a. das vorhergehende Signal zweimal zu geben,

3a. langer, langer, langer, langer Ton,

4a. kurzer, kurzer, kurzer, kurzer Ton, zweimal zu geben,

b. Die optischen Signale sind wie folgt zu geben:

5. Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal).

bei Tage:	bei Dunkelheit:
Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug.	Der Bahnwärter macht Front gegen den Zug und hält die Handlaterne mit weißem Licht dem Zuge entgegen.

6. Der Zug soll langsam fahren.

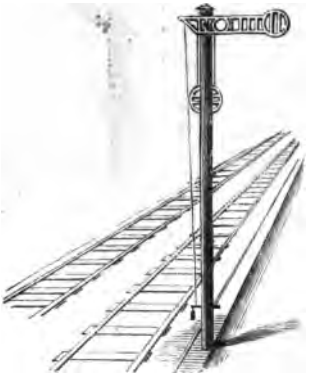
bei Tage:	bei Dunkelheit:
Der Bahnwärter hält irgend einen Gegenstand in der Richtung gegen das Geleise. Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Scheiben aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Scheibe mit A und die letzte mit E bezeichnet sein.	Der Bahnwärter hält die Haudlaterne mit grünem Licht dem Zuge entgegen. Am Anfang und am Ende einer langsam zu durchfahrenden Strecke sind Stocklaternen aufgestellt. Dem kommenden Zuge zugekehrt muß die erste Laterne grünes, die letzte weißes Licht zeigen.

7. Der Zug soll halten (Haltsignal).

bei Tage:	bei Dunkelheit:
Der Bahnwärter schwingt einen Gegenstand im Kreise herum.	Der Bahnwärter schwingt seine Handlaterne im Kreise herum, welche, sofern es die Zeit erlaubt, roth zu blenden ist.

7a. Der Zug soll halten (Haltsignal).

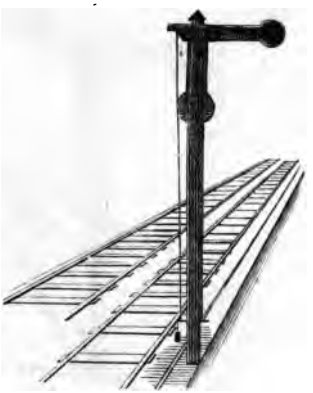
bei Tage:



Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht gestellt.

7a. Der Zug ſoll halten (Haltſignal).

bei Dunkelheit:

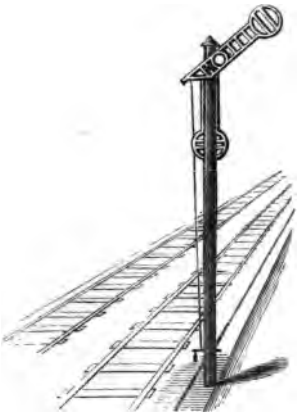


Rothes Licht der Signallaterne des Telegraphenmaſtes.

Außer den Signalen Nr. 5 bis 7 können auch **Signale** am Telegraphenmast wie folgt gegeben werden:

5a. Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal).

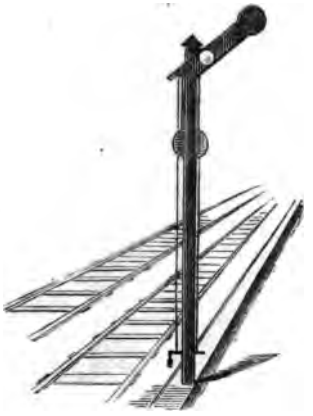
bei Tage:



Rechtsseitiger Telegraphenarm schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

5a. Der Zug darf ungehindert passiren (Fahrsignal).

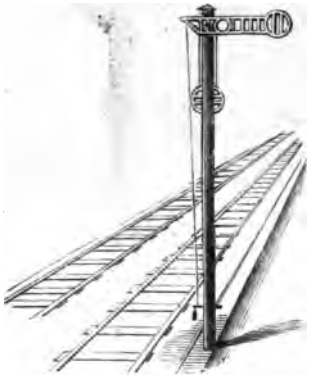
bei Dunkelheit:



Weißes Licht der Signallaterne des Telegraphenmastes.

7a. Der Zug ſoll halten (Haltſignal).

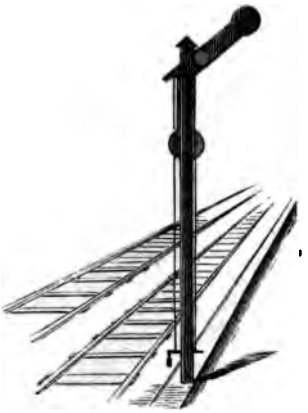
bei Tage:



Rechtsſeitiger Telegraphenarm wagerecht geſtellt.

6a. Der Zug ſoll langſam fahren.

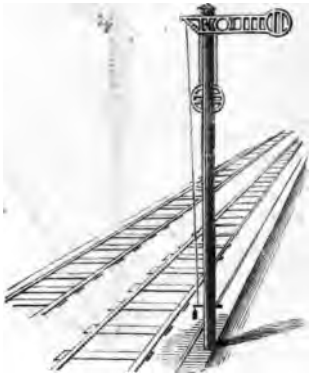
bei Dunkelheit:



Grünes Licht der Signallaterne des Telegraphenmaſtes.

7a. Der Zug soll halten (Haltsignal).

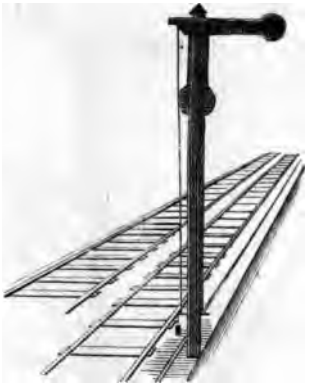
bei Tage:



Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht gestellt.

7a. Der Zug ſoll halten (Haltſignal).

bei Dunkelheit:

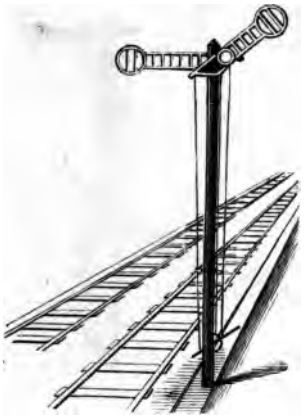


Rothes Licht der Signallaterne des Telegraphenmaſtes.

Die optiſchen Signale am Blockſtationstelegraphen, welche in der Ruheſtellung „Halt“ zeigen müſſen, ſind wie folgt zu geben:

8. Freie Fahrt.

bei Tage:



Rechtsſeitiger Telegraphenarm ſchräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

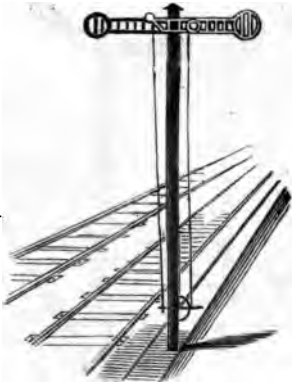
8. Freie Fahrt.

bei Dunkelheit:

Weißes Licht der Signallaterne.

9. Halt.

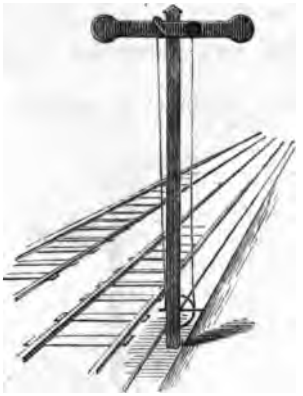
bei Tage:



Rechtsseitiger Telegraphenarm wagerecht.

9. Halt.

bei Dunkelheit:



Rothes Licht der Signallaterne.

II. Signale auf und vor den Stationen.

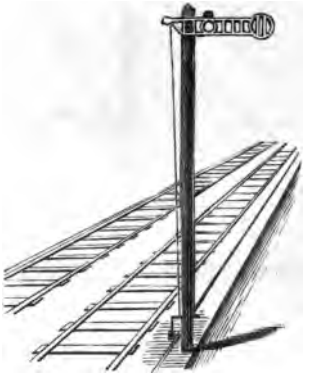
a. Die akuſtiſchen Signale mit der Stationsglocke.

10.	Die Abfahrt des Zuges naht, eventuell auch Erlaubniß zum Einſteigen.	Kurzes Läuten und ein deutlich markirter Schlag.
11.	Einſteigen.	Zwei markirte Schläge.
12.	Abfahrt.	Drei markirte Schläge.

b. Die optiſchen Signale am Abſchlußtelegraphen der Bahnhöfe und Halteſtellen ſind folgende:

13. Einfahrt iſt geſperrt.

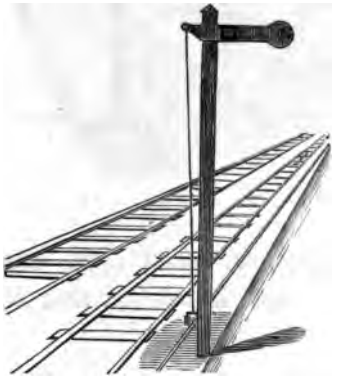
bei Tage:



Der Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht geſtellt ſein.

13. Einfahrt ist gesperrt.

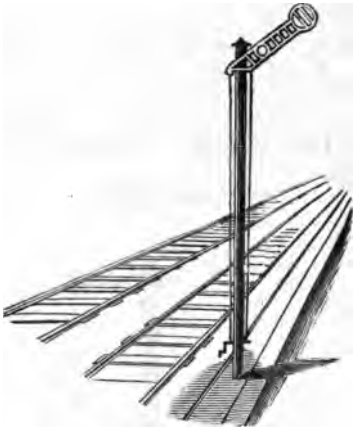
bei Dunkelheit:



Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen ...es Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) grünes Licht.

14. Einfahrt ist frei.

bei Tage:



Der Telegraphenarm muß schräg rechts nach oben gerich
sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

14. Einfahrt ist frei.

bei Dunkelheit:

Die Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht.

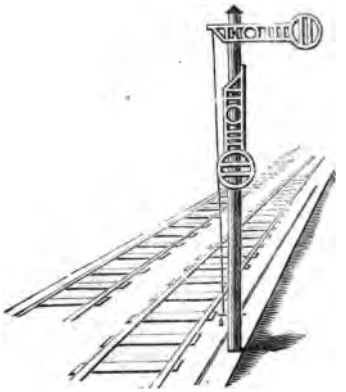
Wo es für nothwendig erachtet wird, die Ablenkung der üge vom durchgehenden Geleiſe durch Signale am optiſchen legraphen kenntlich zu machen, gelten folgende Beſtimmungen:

1. Die Ablenkung in ein abzweigendes Geleis iſt ſtets an demſelben Telegraphenmaſt zu ſignaliſiren, an welchem ſich das Signal für das Verbleiben im durchgehenden Geleiſe befindet.
2. Die Anwendung von Ausfahrtsſignalen auf den Bahnhöfen und Halteſtellen iſt geſtattet; in der Regel ſind dieſelben vor dem zu deckenden Punkte aufzuſtellen. In Ausnahmefällen können die Signalzeichen für die Ausfahrt an einem und demſelben Telegraphenmaſt mit den Signalzeichen für die Einfahrt angebracht werden, ſofern ihre Erkennung dem verantwortlichen Stationsbeamten direkt möglich iſt, oder durch Nachahmungsſignale möglich gemacht wird.
3. Die Signale ſind, in der Richtung des fahrenden Zuges geſehen, folgende:

13. Einfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und das abzweigende Geleis (Ablenkung)

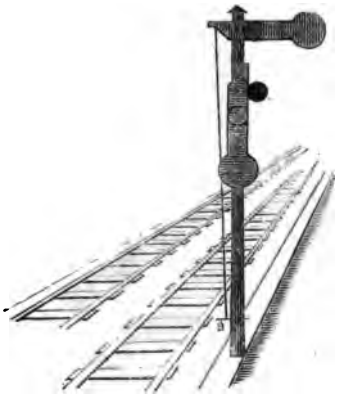
bei Tage:



Der obere Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht gestellt sein.

13. Einfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und das abzweigende Geleis (Ablenkung) bei Dunkelheit:

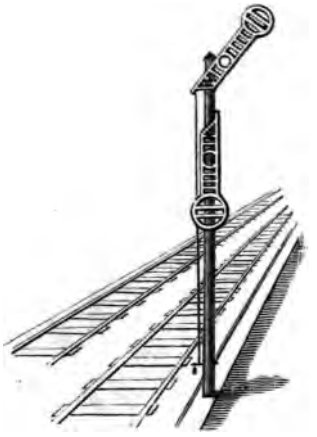


Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen rothes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) grünes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

14. Einfahrt iſt frei.

a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)

bei Tage:

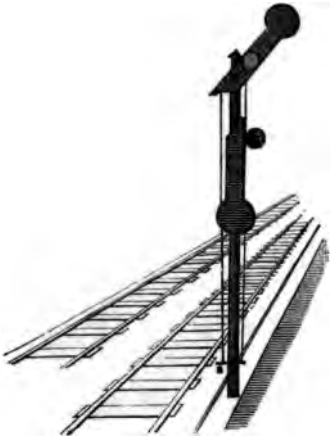


Der obere Telegraphenarm muß ſchräg rechts nach oben gerichtet ſein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

14. Einfahrt ist frei.

a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)

bei Dunkelheit:

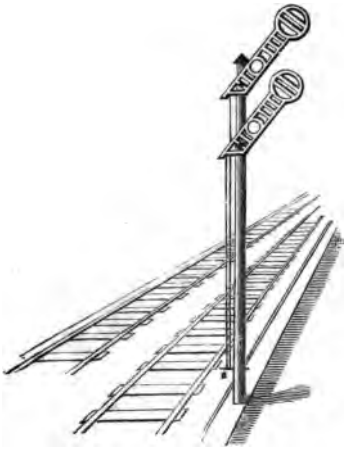


Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

14. Einfahrt ist frei.

b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

bei Tage:



Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

14. Einfahrt ist frei.

b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

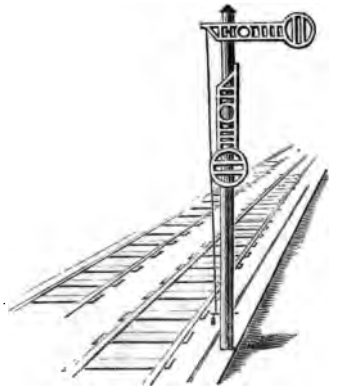
bei Dunkelheit:

Beide Signallaternen am Telegraphenmast zeigen nach Außen grünes Licht und nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht.

A. Ausfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und abzweigende Geleis (Ablenkung)

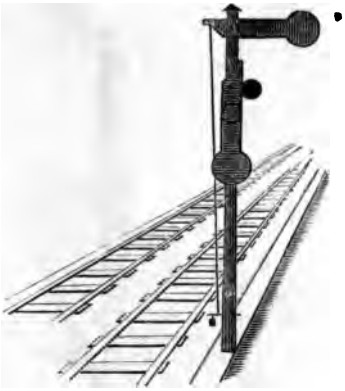
bei Tage:



Der obere Telegraphenarm muß nach rechts wagerecht gestellt sein.

A. Ausfahrt ist gesperrt.

a. Für das durchgehende und abzweigende Geleis (Ablenkung) bei Dunkelheit:

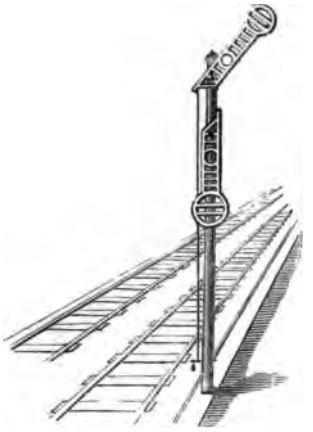


Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Innen (der Station zugekehrt) rothes Licht und nach Außen (der freien Bahnstrecke zugekehrt) weißes Licht. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

B. Ausfahrt iſt frei.

a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)

bei Tage:

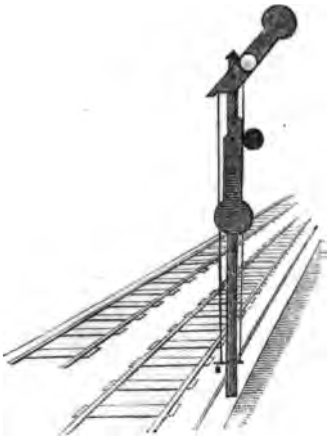


Der obere Telegraphenarm muß ſchräg rechts nach oben gerichtet ſein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

B. Ausfahrt ist frei.

a. Für das durchgehende Geleis (Hauptgeleis)

bei Dunkelheit:



Die obere Signallaterne am Telegraphenmast zeigt nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht und nach Außen ist dieselbe geblendet. (Die andere Signallaterne zeigt kein Licht.)

B. Ausfahrt ist frei.

b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

bei Tage:

Beide Telegraphenarme müssen schräg rechts nach oben gerichtet sein (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

B. Ausfahrt ist frei.

b. Für das abzweigende Geleis (Ablenkung)

bei Dunkelheit:

Beide Signallaternen am Telegraphenmast zeigen nach Innen (der Station zugekehrt) weißes Licht und nach Außen sind dieselben geblendet.

Die Herstellung hiervon abweichender Signale am Telegraphenmast für die Einfahrt oder die Ausfahrt ist nur mit Genehmigung der zuständigen Landesbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts im Einzelfalle zulässig.

Die Anwendung der in der Signalordnung für die Ein- und Ausfahrt vorgeschriebenen Signale im Innern der Bahnhöfe und Haltestellen zur Abschließung einzelner Geleisgruppen ist gestattet.

Anmerkung: Wo eine Ablenkung vom durchgehenden Geleise durch optische Signale nicht kenntlich zu machen ist, finden einflügelige Ausfahrtstelegraphen Anwendung.

5. In angemessener Entfernung vor dem Abschlußtelegraphen ist auf Erfordern der Aufsichtsbehörde ein Vorsignal aufzustellen. Dasselbe soll aus einer, um eine Achse drehbaren runden Scheibe, mit welcher eine Laterne verbunden ist, bestehen.

Zeigt der Abschlußtelegraph das Signal

„Einfahrt ist gesperrt",

so ist die senkrecht stehende volle runde Scheibe und bei Dunkelheit die in derselben befindliche Laterne mit grünem Licht dem kommenden Zuge zugekehrt. Das Signal am Abschlußtelegraphen

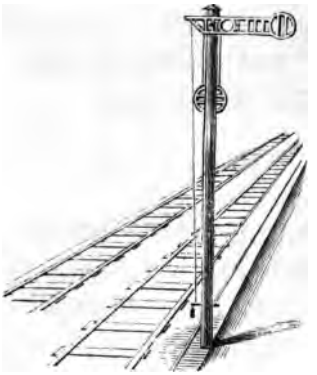
„Einfahrt ist frei"

wird am Vorsignal dadurch kenntlich gemacht, daß die Scheibe wagerecht liegt oder parallel zur Bahnlinie steht, und die Laterne bei Dunkelheit weißes Licht zeigt. Demgemäß ist die Bewegung des Vorsignals in entsprechende Abhängigkeit von der Stellung der Signalflügel am Abschlußtelegraphen zu bringen.

c. Die optiſchen Signale am Perrontelegraphen werden wie folgt gegeben:

C. Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelaſſener Zug ſoll halten.

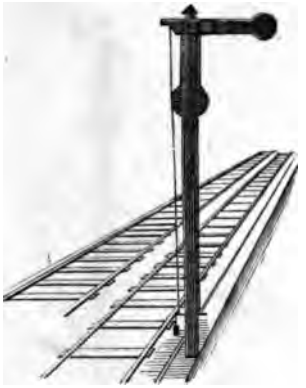
bei Tage:



Rechtsſeitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen wagerecht geſtellt.

C. Ein zur Ein- oder Durchfahrt zugelaſſener Zug ſoll halten.

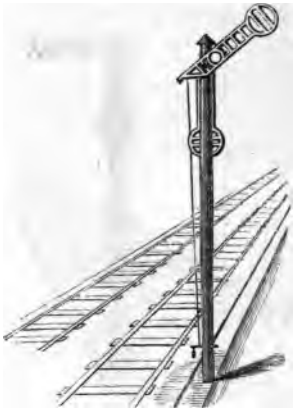
bei Dunkelheit:



Rothes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

D. Der Zug darf einfahren.

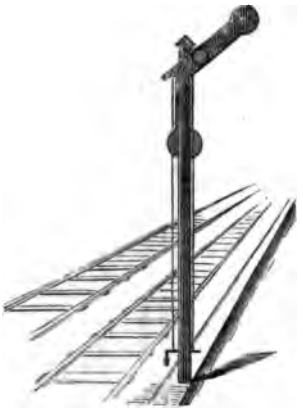
bei Tage:



Rechtsseitiger Telegraphenarm des Perrontelegraphen schräg nach oben gerichtet (unter einem Winkel von etwa 45 Grad).

D. Der Zug darf einfahren.

bei Dunkelheit:



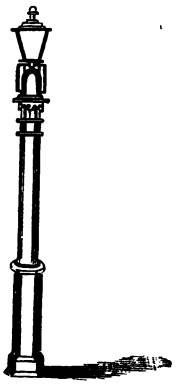
Grünes Licht der Signallaterne des Perrontelegraphen.

d. Die optischen Signale an den Wasserkrahnen.

Der Ausleger des Wasserkrahnes ist am Ausgusse desselbe bei Dunkelheit mit einer Laterne zu versehen.

16. Der Ausleger des Wasserkrahnes läßt die Durchfahrt fre

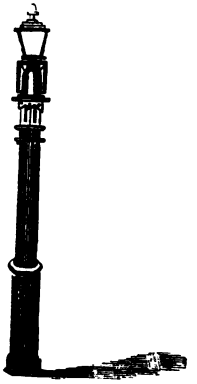
bei Tage:



Der Ausleger steht parallel zur Richtung des Geleises.

16. Der Ausleger des Wasserkrahnes läßt die Durchfahrt frei.

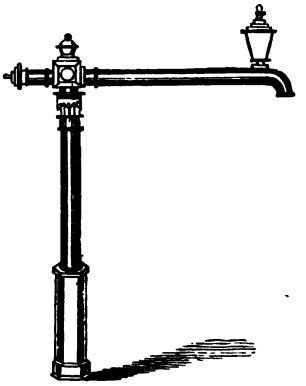
bei Dunkelheit:



Weißes Licht der an dem Ausleger des Wasserkrahnes befindlichen Laterne.

17. Der Ausleger des Wasserkrahnes sperrt die Durchfahrt.

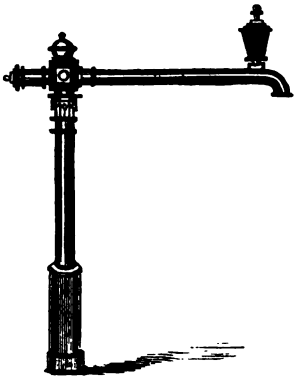
bei Tage:



Der Ausleger steht quer (winkelrecht) zur Richtung des Geleises.

17. Der Ausleger des Waſſerkrahnes ſperrt die Durchfahrt.

bei Dunkelheit:

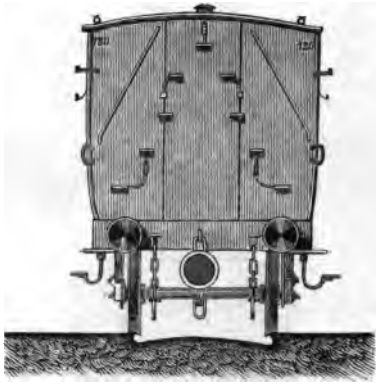


Rothes Licht der an dem Ausleger des Waſſerkrahnes befindlichen Laterne.

Soweit ein Bedürfniß vorliegt, können die unter I und II aufgeführten Signale ſowohl auf Stationen als auf der freien Strecke angewandt werden.

19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

bei Tage:



An der Hinterwand des letzten Wagens eine **roth** und **weiße** runde Scheibe.

19. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlußsignal).

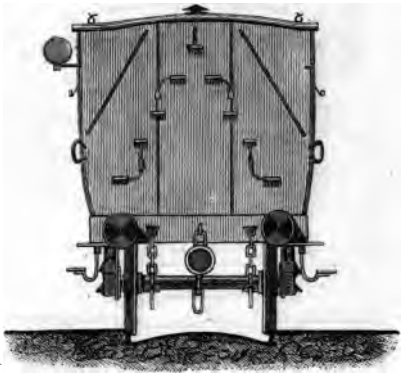
bei Dunkelheit:

An der Hinterwand des letzten Wagens in ungefährer Höhe der Buffer eine roth leuchtende Laterne (Schlußlaterne) und außerdem am letzten Wagen zwei nach vorn grün und nach hinten roth leuchtende Laternen (Ober-Wagenlaternen).

Für einzeln fahrende Lokomotiven auf der freien Bahnstrecke genügt eine roth leuchtende Laterne und bei Bewegung der Lokomotiven auf Stationen die Anbringung einer Laterne mit weißem Licht am Anfange der Lokomotive und am Ende des Tenders, bei Tenderlokomotiven an beiden Enden derselben.

20. Es folgt ein Extrazug nach.

bei Tage:



Außer dem Schlußsignal eine grüne Scheibe oben auf den letzten Wagen oder zu jeder Seite desselben.

20. Es folgt ein Extrazug nach.

bei Dunkelheit:

Signal 19 mit der Abänderung, daß eine der beiden vorgeschriebenen Laternen auch nach hinten grünes Licht zeigt.

Für einzeln fahrende Lokomotiven genügt die Anbringung einer grün leuchtenden Laterne hinten.

21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

bei Tage:

Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

bei Dunkelheit:

Eine grün leuchtende Laterne über den weiß leuchtenden Laternen vorn an der Lokomotive.

21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

bei Tage:

Eine grüne runde Scheibe vorn an der Lokomotive.

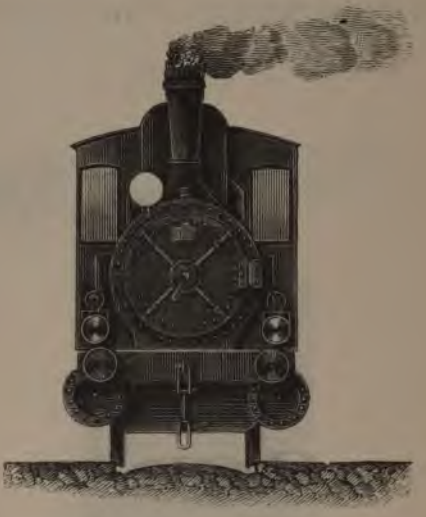
21. Es kommt ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung.

bei Dunkelheit:

Eine grün leuchtende Laterne über den weiß leuchtenden Laternen vorn an der Lokomotive.

22. Die Telegraphenleitung ist zu revidiren.

bei Tage:



Eine weiße runde Scheibe vorn an der Lokomotive oder an jeder Seite des Zuges.

bei Dunkelheit:
Kein besonderes Signal.

23. Der Bahnwärter soll sofort seine Strecke revidiren.

bei Tage:	bei Dunkelheit:
Ein Schaffner schwingt seine Mütze oder einen anderen Gegenstand dem Wärter zugewendet.	Ein Schaffner schwingt seine Laterne dem Wärter zugewendet.

IV. Signale des Zugperſonals.

Die akuſtiſchen Signale des Zugperſonals ſind zu geben wie folgt:

a. mit der Dampfpfeife:

24. Achtung geben (Achtungs-ſignal).	Ein mäßig langer Pfiff,
25. Bremſen anziehen.	
a. mäßig.	Ein kurzer Pfiff,
b. ſtark.	Drei kurze Pfiffe ſchnell hintereinander,
26. Bremſen loslaſſen.	Zwei mäßig lange Pfiffe ſchnell hintereinander,

b. mit der Mundpfeife:

27. Das Zugperſonal ſoll ſeine Plätze einnehmen.	Ein mäßig langer Pfiff,
28. Abfahrt.	Zwei mäßig lange Pfiffe,

V. Rangirsignale.

a. Akustische, mit der Mundpfeife oder dem Horn, sind in folgender Weise zu geben:

29. Vorziehen. — Ein langer Pfiff oder Ton,

30. Zurückdrücken. — Zwei mäßig lange Pfiffe oder Töne,

31. Halt. — Drei kurze Pfiffe oder Töne schnell hintereinander,

b. Optische sind in nachstehender Weise mit dem Arm zu geben:

	bei Tage:	bei Dunkelheit:
29 a. Vorziehen.	Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten.	Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten.
30 a. Zurückdrücken.	Wagerechte Bewegung des Armes hin und her.	Wagerechte Bewegung der Handlaterne hin und her.
31 a. Halt.	Kreisförmige Bewegung des Armes.	Kreisförmige Bewegung der Handlaterne.

Allgemeine Bestimmungen.

1. Die vorstehend für einen Zug gegebenen Bestimmungen finden auch auf einzeln fahrende Lokomotiven Anwendung, soweit für letztere nicht Ausnahmen zugelassen sind.
2. Diese Signalordnung tritt mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden Signalvorschriften in Kraft; sie findet Anwendung auf allen Eisenbahnen Deutschlands. Ausgenommen von derselben sind diejenigen Eisenbahnen, welche mit schmalerer als der Normalspur gebaut sind, sowie diejenigen, bei welchen vermöge ihrer untergeordneten Bedeutung von der zuständigen Landesbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts eine Ausnahme für zulässig erkannt wird.

   Dieselbe wird durch das „Central-Blatt für das Deutsche Reich" und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

   Die von den Aufsichtsbehörden oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.
3. Insofern auf einzelnen Bahnen die Einführung der Signaleinrichtungen ohne besondere Schwierigkeiten bis zum 1. April 1886 nicht zu bewirken ist, können für deren Ausführung von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts angemessene Fristen bewilligt werden. Bereits bewilligte Befristungen werden hiervon nicht berührt.
4. Für die an den Grenzen Deutschlands gelegenen Bahnstrecken, welche von ausländischen Bahnverwaltungen betrieben werden, können Ausnahmen von dieser Signalordnung von der betreffenden Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers:
v. Boetticher.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

5.

Normen

für die

Konstruktion und Ausrüstung

der

Eisenbahnen Deutschlands.

Dritte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalt.

Seite.

I. Konstruktion der Eisenbahnen 5
II. Ausrüstung der Eisenbahnen 12
III. Schlußbestimmungen 19

In Gemäßheit der vom Bundesrath in der Sitzung vom 26. November d. Js. auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung gefaßten Beschlüsse lautet der Text der Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands wie folgt:

Normen

für die

Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands.

I. Konstruktion der Eisenbahnen.

§. 1.

Bauprojekt.

(1) Bei der Anlage von Eisenbahnen, welche voraussichtlich späterhin mit einem zweiten Geleise zu versehen sind, ist im Bauprojekt auf Wahrung der Möglichkeit hierzu in angemessener Weise Bedacht zu nehmen.

(2) Sämmtliche Geleise, auf denen Züge bewegt werden, sind derartig von baulichen Anlagen freizuhalten, daß mindestens das Normalprofil des lichten Raumes — für die freie Bahn nach Anlage A, für Bahnhöfe und Haltestellen nach Anlage B — vorhanden ist.

(3) Die bis zu 50 mm über Schienenoberkante hervortretenden unbeweglichen Gegenstände müssen außerhalb des Geleises im Allgemeinen mindestens 150 mm von der Innenkante des Schienenkopfes entfernt bleiben; bei unveränderlichem Abstande derselben von der Fahrschiene darf das Maß auf 135 mm eingeschränkt werden. Innerhalb des Geleises

muß ihr Abstand von der Innenkante des Schienenkopfes mindestens 67 mm betragen, jedoch kann dieser Abstand bei Zwangsschienen allmälig bis auf 41 mm eingeschränkt werden. In gekrümmten Strecken mit Spurerweiterung muß der Abstand der innerhalb des Geleises hervortretenden unbeweglichen Gegenstände von der Innenkante des Schienenkopfes um den Betrag der Spurerweiterung größer sein, als die vorgenannten Maße.

(4) Inwieweit Abweichungen vom Normalprofil des lichten Raumes zu gestatten sind, bestimmt der Bundesrath.

(5) An Ladegeleisen, welche nicht von durchgehenden Zügen befahren werden, kann nach Art ihrer Benutzung eine Einschränkung des Normalprofils von der Aufsichtsbehörde zugelassen werden.

§. 2.

Bauwerke.

(1) Die Ausführung hölzerner, zum Tragen von Eisenbahngeleisen bestimmter Brücken ist nur ausnahmsweise gestattet und bedarf in jedem Falle der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde.

(2) Bei Brücken aus Eisen oder Stahl sind die tragenden Theile der Ueberbaukonstruktion aus gewalztem oder geschmiedetem Material herzustellen.

§. 3.

Breite des Bahnkörpers.

Die Breite des Bahnkörpers in der freien Bahnstrecke, in Einschnitten und auf Dämmen ist so zu bemessen, daß der Schnittpunkt einer durch die Unterkante der Schienen des nächstliegenden Geleises gelegten geraden Linie und der verlängerten Böschungslinie mindestens 2 m von der Mitte des Geleises entfernt liegt.

§. 4.

Trockenlegung des Planums.

(1) Die Bahnkrone in Höhe der Schienenunterkante muß, außer bei eingedeichten Strecken, mindestens 0,600 m über dem höchsten Wasserstande liegen.

(2) Die Bettung soll unter den Schienenunterlagen mindestens 0,200 m stark und gehörig entwässert sein.

§. 5.

Spurweite.

Die normale Spurweite der Eisenbahnen soll im Lichten (zwischen den Köpfen der Schienen gemessen) 1,435 m betragen. In stärker als nach 1 000 m Halbmesser gekrümmten Bahngeleisen soll diese Spurweite im Verhältniß zur Abnahme der Länge der Halbmesser angemessen vergrößert werden. Die Vergrößerung darf jedoch das Maß von 0,030 m nicht übersteigen.

§. 6.

Geleislage und Krümmungen.

(1) Die Schienen eines Geleises sind in sicherer Lage zu einander festzulegen.

(2) Die winkelrecht gegenüberliegenden Oberflächen der beiden Schienen eines Geleises sollen in gerader Strecke in gleicher Höhe liegen.

(3) In Krümmungen, mit Ausnahme der Weichenkrümmungen, soll die äußere Schiene um so viel höher liegen als die innere, daß die mit der größten Geschwindigkeit die Bahn passirenden Züge die Krümmungen mit Sicherheit durchfahren können.

(4) Verschiedene Krümmungen und Querneigungen der Geleise sind stetig in einander überzuführen.

(5) Zwischen entgegengesetzten Krümmungen einer Bahnlinie ist ein gerades Stück von solcher Länge einzulegen, daß die Fahrzeuge sanft und stetig in die andere Krümmung einlaufen.

(6) Der kleinste Halbmesser der gekrümmten Geleise auf freier Bahn darf nicht unter 180 m lang sein.

(7) Die Anwendung eines Halbmessers unter 300 m für Krümmungen auf freier Bahnstrecke bedarf der Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts.

§. 7.

Gefälle.

(1) Das Längengefälle einer Bahnlinie soll nicht stärker sein als 1 : 40.

(2) Zur Anwendung einer stärkeren Neigung als 1 : 80 ist die Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts erforderlich.

§. 8.

Gefällwechsel.

(1) Die Gefällwechsel auf der freien Bahnstrecke sind nach einem Kreisbogen von mindestens 5 000 m Halbmesser abzurunden; für Strecken unmittelbar vor Bahnhöfen kann dieses Maß auf 2 000 m herabgesetzt werden.

(2) Zwischen Gegenneigungen von mehr als 1 : 200, sofern die Länge einer derselben 1 000 m übersteigt, ist eine weniger als 1 : 200 geneigte Strecke von mindestens 480 m Länge einzulegen, welche zur Ausrundung benutzt werden kann.

§. 9.

Entfernung der Geleise.

(1) Die Doppelgeleise auf der freien Bahnstrecke sollen von Mitte zu Mitte nicht weniger als 3,500 m von einander entfernt sein. Tritt zu einem Geleispaare noch ein Geleise hinzu, so ist dessen Entfernung von dem zunächst liegenden Geleise von Mitte zu Mitte zu mindestens 4 m anzunehmen.

(2) Werden mehrere Geleispaare neben einander gelegt, so muß die Entfernung von Mitte zu Mitte der benachbarten Geleise je zweier Geleispaare ebenfalls mindestens 4 m betragen.

(3) Die Geleise auf den Stationen sollen nicht weniger als 4,500 m von Mitte zu Mitte von einander entfernt liegen und diejenigen, zwischen denen Perrons anzulegen sind, eine Entfernung von mindestens 6 m von Mitte zu Mitte haben.

(4) Bei Stationen mit geringem Personenverkehr kann mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde von diesen Bestimmungen abgewichen werden.

§. 10.

Form, Beschaffenheit und Befestigung der Schienen.

(1) Die Schienen sollen aus gewalztem Eisen oder Stahl bestehen.

(2) Die innere seitliche Abrundung des Schienenkopfes muß mit einem Halbmesser von 14 mm beschrieben sein.

(3) Die Befestigungsmittel, als Stühle, Schrauben, Nägel u. s. w. sollen an der Innenseite der Schienen eines Geleises in der Breite der Spurrinne auch bei größter Abnutzung der Schienen mindestens 38 mm unter Schienenoberkante liegen.

(4) Bei Befestigung der Stoßverbindungen eines Geleises ist auf die durch die Temperatur entstehenden Veränderungen der Konstruktionstheile Rücksicht zu nehmen.

§. 11.

Tragfähigkeit des Oberbaues.

Bei Geleisen, welche von Lokomotiven befahren werden, soll der Oberbau mindestens so stark sein, daß jede Stelle der einzelnen Schiene 7 000 kg Belastung mit Sicherheit tragen kann.

§. 12.

Entfernung der Bahnhöfe von einander und Länge derselben.

(1) Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf denen Ausweichegeleise für das Kreuzen uud Ueberholen von Güterzügen angelegt werden, sollen, abgesehen von Rangirköpfen und Abzweigegeleisen, in keiner stärkeren Neigung als 1 : 400 liegen.

(2) Die Ausweichegeleise dürfen in die stärkere Neigung der Bahn eingreifen.

(3) Auf Erfordern des Reichs-Eisenbahn-Amts sind telegraphische Meldestationen und an eingeleisigen Bahnen zugleich Ausweichestellen anzulegen, welche letztere die größten auf der Anschlußstrecke zulässigen Züge, bis zu 110 Wagenachsen, aufnehmen können. Für einen 110 Wagenachsen enthaltenden Zug ist eine nutzbare Geleislänge von 500 m zu rechnen. In geringerer Entfernung als 8 Kilometer kann die Einrichtung von Meldestationen und Ausweichestellen nicht gefordert werden.

Soweit ausnahmsweise diese Ausweichegeleise nicht mit den Bahnstationen zusammentreffen, ist mindestens ihre jederzeitige schleunige Herstellung durch Doppelgeleisigkeit des Planums und der Bettung an den betreffenden Stellen, sowie durch ausreichende zur Hand befindliche Vorräthe an Oberbaumaterialien und Telegraphenapparaten sicherzustellen.

§. 13.

Gemeinschaftliche Bahnhofsanlage und Bahnkreuzungen.

(1) Führen mehrere Eisenbahnen in einen und denselben Bahnhof, so sind sie derart mit einander in Verbindung zu bringen, daß der Uebergang von Zügen in der für die betreffenden Bahnen zulässigen Maximalstärke rasch und leicht von Bahn zu Bahn erfolgen kann. Benachbarte Bahnhöfe sind nach Bedürfniß in gleicher Weise mit einander in Verbindung zu setzen.

(2) Die Kreuzung einer Bahn durch eine andere Bahn soll außerhalb der Stationen nicht in gleicher Ebene der Schienen, sondern durch Ueberbrückung hergestellt werden.

§. 14.

Konstruktion der Weichen.

(1) Die Weichen in den von durchgehenden Zügen zu befahrenden Geleisen müssen so konstruirt sein, daß, wenn sie auch auf eine andere Fahrtrichtung gestellt sind, ein Abspringen der Räder der Fahrzeuge von den Schienen nicht stattfindet.

(2) Die Spitzen der Weichenzungen müssen mindestens 100 mm weit aufschlagen.

§. 15.

Drehscheiben.

(1) Auf allen Lokomotiv-Wechsel- und Reservestationen muß, sofern nicht ausschließlich Tendermaschinen zur Verwendung kommen, mindestens eine Drehscheibe, deren Durchmesser nicht unter 12 m betragen darf, vorhanden sein.

(2) Die Hauptträger derselben sollen aus Schmiedeeisen oder Stahl hergestellt sein.

§. 16.

Perrons.

(1) Die Höhe der Perrons für den Personenverkehr darf ohne Genehmigung des Reichs-Eisenbahn-Amts nicht mehr als 0,380 m über Schienenoberkante betragen.

(2) Alle auf den Perrons feststehenden Gegenstände, als Säulen 2c., müssen bis zu einer Höhe von 2,500 m über Perron mindestens 3 m im Lichten von der Mitte desjenigen Geleises entfernt sein, für welches der Perron benutzt wird.

§. 17.

Bedürfnißanstalten.

Auf den Stationen sind in der Nähe der Perrons Bedürfnißanstalten anzuordnen und die Zugänge zu denselben weithin sichtbar zu bezeichnen.

§. 18.

Rampen.

(1) Auf Bahnhöfen und Haltestellen, wo die Ein- und Ausladung von Fahrzeugen oder Vieh in größerem Umfange zu erwarten steht, sind feste Rampen herzustellen, deren Höhe über Schienenoberkante nicht über 1,120 m beträgt. Diese Rampen müssen zur Verladung von der Seite und wenigstens eine derselben zur Verladung vor Kopf eingerichtet sein.

(2) Für geringeren Verkehr genügt die Bereitstellung beweglicher Rampen.

(3) Die Ladegeleise müssen bei der Ladeweise von der Seite entweder die Vorbeiführung aller Fahrzeuge ohne Rückbewegung auf diesen Geleisen oder aber die successive Vorführung von je 20 Fahrzeugen vor eintretender Rückbewegung gestatten.

(4) Ist auf den gedachten Bahnhöfen die Anlage eines durchlaufenden Rampengeleises oder eines solchen für 20 Wagen nicht schon durch den gewöhnlichen Verkehr geboten, so genügt es, wenn die Situirung der Laderampe in der Art erfolgt, daß das Rampengeleise für die Vorführung von mindestens 20 Wagen anstandslos verlängert werden kann.

§. 19.

Güterschuppen.

Die Höhe des Fußbodens der Güterschuppen und Ladebühnen an von Zügen zu befahrenden Geleisen soll 1,120 m über Schienenoberkante nicht übersteigen.

§. 20.

Lademaß.

Auf den größeren Güterstationen ist eine Vorrichtung anzubringen, mittelst welcher die Ladungen auf offenen Güterwagen bezüglich der größten zulässigen Ausladungen kontrolirt werden können.

§. 21.

Wasserstationen.

(1) Die für eine Bahnstrecke innerhalb eines bestimmten Zeitraumes nach den jeweiligen Betriebsbedürfnissen erforderliche Wassermenge kann von der Aufsichtsbehörde festgesetzt werden. Die Wasserstationen sind angemessen zu vertheilen.

(2) Jeder Wasserkrahn muß in der Minute mindestens ein Kubikmeter Wasser liefern können.

(3) Die Ausgüsse der Wasserkrahne sollen mindestens 2,850 m über Schienenoberkante liegen.

§. 22.

Werkstätten.

Von jeder Eisenbahnverwaltung ist Sorge zu tragen, daß Reparaturen an den Betriebsmitteln sicher und schnell ausgeführt werden können.

II. Ausrüstung der Eisenbahnen.

§. 23.

Höhen- und Breitenmaße der Lokomotiven und Wagen.

(1) Alle festen Theile der Lokomotiven, Tender, Personen-, Post-, Gepäck- und Güterwagen, überhaupt der die Bahn passirenden Betriebsmittel dürfen höchstens die Grenzen des

nachstehend beschriebenen Profils erreichen (siehe Anlage C). Dasselbe hat in der Höhe von 0,130 m bis 0,430 m über Schienenoberkante überall einen Spielraum von 0,050 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes und in der Höhe von 0,430 m bis 3,200 m über Schienenoberkante eine Gesammtbreite von 3,150 m oder eine Breite von 1,575 m zu jeder Seite der Geleismitte. Von 3,200 m über Schienenoberkante vermindert sich letztere Breite bei geradliniger Begrenzung des Profils, und zwar bis 3,700 m über Schienenoberkante bis auf 1,300 m und von 3,700 m bis 4,150 m über Schienenoberkante bis auf 0,850 m.

(2) Ueber die Höhe von 4,150 m über Schienenoberkante dürfen nur die Lokomotivschornsteine und überbauten Schaffnersitze hinausragen, und zwar höchstens bis 4,570 m über Schienenoberkante. Dieselben müssen dann jedoch so konstruirt sein, daß sie auf die im Absatz 1 dieses Paragraphen bezeichneten Abmessungen eingeschränkt werden können. Die Breite der überbauten Schaffnersitze darf nur so groß sein, daß überall ein Spielraum von mindestens 0,150 m gegen das Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

(3) Für Schlaf- und Luxuswagen für den großen durchgehenden Verkehr in Schnellzügen und die zu gleichem Dienst bestimmten Gepäckwagen reicht die vorbezeichnete Breite des Profils von 3,150 m bis auf die Höhe von 3,540 m über Schienenoberkante und vermindert sich dann von beiden Seiten, geradlinig begrenzt, bis 3,820 m Höhe auf 2,820 m Breite und schließt in 4,570 m Höhe mit 1,580 m Breite ab.

(4) Die an den Eisenbahnfahrzeugen anzubringenden losen Theile, wie Signalscheiben, Laternen, Leinenhaspel, müssen innerhalb des in Absatz 3 beschriebenen Begrenzungsprofils verbleiben.

(5) Die nach Außen aufschlagenden Thüren der Personenwagen sollen in jeder Stellung noch innerhalb des Normalprofils des lichten Raumes verbleiben.

(6) Unter 0,130 m über Schienenoberkante dürfen, abgesehen von den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge, auch bei größter Abnutzung der Radreifen nur die nachbenannten Theile herabreichen, und zwar:

1. bei allen Eisenbahnfahrzeugen:
   a) die durch das Profil des Rades gedeckten Konstruktionstheile, wie Bahnräumer, Bremsklötze, Sandstreuer, bis auf 0,050 m über Schienenoberkante;
   b) die Kuppelungen und Sicherheitsketten bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;
2. bei Lokomotiven außerdem:
   a) die dem Federspiele nicht folgenden beweglichen Lokomotivtheile, wie Pleuel- und Kuppelstangenköpfe, bis auf 0,075 m über Schienenoberkante;
   b) die übrigen Lokomotivtheile bis auf 0,100 m über Schienenoberkante.

(7) Von der seitlichen Begrenzung des Normalprofils des lichten Raumes müssen alle im Absatz 6 dieses Paragraphen unter 1 und 2 gedachten Theile mindestens 0,050 m entfernt bleiben.

§. 24.
Lokomotiven- und Tender-Radstand.

(1) Die Lokomotiven und Tender sollen einen nach den Bahnverhältnissen möglichst langen Radstand erhalten; derselbe ist für die Güterzugsmaschinen mit festen, seitlich nicht verschiebbaren Achsen höchstens auf 4,500 m anzunehmen.

(2) Bei Krümmungen in der freien Bahn, welche weniger als 250 m Halbmesser haben, sind für drei- oder mehrachsige Lokomotiven von mehr als 3 m Radstand bewegliche Radgestelle oder verschiebbare Achsen anzuwenden.

§. 25.
Tender.

Die Höhe des Wassereinlaufs am Tender über Schienenoberkante darf nicht mehr als 2,750 m betragen.

§. 26.
Wagen-Radstand.

(1) Bei Wagen, welche mehr als zwei Achsen ohne Drehgestell haben, muß für die Mittelachsen eine entsprechende Verschiebbarkeit angeordnet werden, sofern der Radstand über 4 m beträgt.

(2) Für Güterwagen ist ein kleinerer Radstand als 2,500 m nicht anzuwenden und soll das Maß von 4,500 m für den Radstand nicht überschritten werden.

§. 27.

Wagengestelle.

Die normale Höhe des Fußbodens der unbeladenen Güterwagen über Schienenoberkante beträgt 1,220 m.

§. 28.

Bremsen.

(1) Die Bremsen der Fahrzeuge sollen so beschaffen sein, daß mit denselben eine annähernde Feststellung der Achsen erzielt werden kann.

(2) Bei Anwendung von Bremskurbeln müssen dieselben beim Festbremsen stets nach rechts gedreht werden.

§. 29.

Raddruck.

Bei sämmtlichen Fahrzeugen soll der Druck eines Rades auf die Schiene bei voller Ausnutzung der festgesetzten Tragfähigkeit nicht mehr als 7 000 kg betragen.

§. 30.

Zug- und Stoßapparate.

(1) Die Untergestelle müssen bei den Lokomotiven an der vorderen, bei den Tendern an der hinteren Stirnseite und bei Tender-Lokomotiven und allen übrigen Fahrzeugen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, an beiden Stirnseiten mit elastischen Zug- und Stoßapparaten versehen sein. Die Mitte der Zug- und Stoßapparate darf über Schienenoberkante bei leeren Fahrzeugen nicht höher als 1 065 mm und bei beladenen Fahrzeugen nicht tiefer als 940 mm liegen.

(2) Die Untergestelle der Wagen, mit Ausnahme der für besondere Zwecke gebauten, müssen mit durchgehenden Zugstangen versehen sein.

§. 31.

Zugvorrichtung.

(1) Die Zugvorrichtung der Fahrzeuge muß so konstruirt sein, daß die Länge, um welche sie gegen die Kopfschwelle

hervorgezogen werden kann, mindestens 50 mm und nicht mehr als 150 mm beträgt.

(2) Die Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens soll von der Stoßfläche der nicht zusammengedrängten Buffer nicht weniger als 345 mm und nicht mehr als 395 mm entfernt sein.

§. 32.
Buffer.

(1) Die horizontale Entfernung der Buffer an den Kopfseiten der Wagen soll von Mitte zu Mitte 1 750 mm betragen. Der Abstand der vorderen Bufferfläche von der Kopfschwelle des Wagens ist bei völlig zusammengedrängten Buffern mindestens zu 370 mm anzunehmen.

(2) An jeder Kopfseite des Wagens muß die Stoßfläche des einen Buffers eben, die des anderen abgerundet sein, und zwar so, daß, vom Wagen aus gesehen, die Scheibe des linken Buffers eben, die des rechten rund erhöht ist. Der Durchmesser der Bufferscheiben soll mindestens 340 mm und die Höhe der Wölbung der abgerundeten Scheiben in der Mitte 25 mm betragen.

§. 33.
Kuppelung.

Sämmtliche Wagen, mit Ausnahme der nur in Arbeitszügen laufenden, müssen mit Schraubenkuppelungen versehen sein.

§. 34.
Radreifen.

Die Breite der Radreifen soll nicht weniger als 130 mm und nicht über 150 mm betragen.

§. 35.
Stellung der Räder.

(1) Die Räder jeder Achse der Fahrzeuge müssen in unverrückbarer Lage gegen einander festgestellt sein.

(2) Die Räder sind mit Spurkränzen zu versehen, deren Höhe über dem mittleren Laufkreis des Rades nicht weniger als 25 mm und auch im Zustand der größten Abnutzung der Radreifen nicht mehr als 35 mm betragen darf.

(3) Der lichte Abstand zwischen den Radreifen soll mindestens 1 357 mm und höchstens 1 363 mm betragen.

(4) Bis zur Höhe von 100 mm über Schienenoberkante darf kein Theil über die innere Seitenfläche des Radreifens hervorragen.

§. 36.
Spielraum für die Spurkränze.

Der Spielraum für die Spurkränze (nach der Gesammtverschiebung der Achse an dieser gemessen) darf bei normaler Spurweite nicht unter 10 mm und auch bei der größten zulässigen Abnutzung der Spurkränze nicht über 25 mm betragen; bei den Mittelrädern sechsrädriger Lokomotiven ist jedoch ein Gesammtspielraum (bei übrigens gleichem lichten Abstande zwischen den Rädern) bis 40 mm zulässig.

§. 37.
Raddurchmesser.

(1) Der Raddurchmesser der Tender und Wagen mit Ausschluß der Radreifenstärke soll mindestens 800 mm betragen.

(2) Der normale Durchmesser der Triebräder der Lokomotiven, in der Lauffläche gemessen, soll so groß sein, daß nachstehende Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute nicht überschritten werden:

	Lokomotiven mit		
	ungekuppelten oder 4 gekuppelten Rädern	6 gekuppelten Rädern	8 gekuppelten Rädern
Kolbengeschwindigkeit in der Minute .	300 m	250 m	200 m
Umdrehungszahl der Triebräder in der Minute	260	200	160

(3) Größere Kolbengeschwindigkeiten und Umdrehungszahlen der Triebräder in der Minute, als die im Absatz 2 dieses Paragraphen aufgeführten, können mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde bei solchen Lokomotiven Anwendung finden, durch deren Konstruktion oder Kuppelung mit dem Tender die Schädlichkeit der störenden Bewegungen wesentlich herabgemindert ist.

§. 38.
Achsstärke.

(1) Bei Güterwagen- und Tenderachsen von gutem Flußstahl, bei denen die Entfernung der Achsschenkelmitten nicht über 2 m beträgt, ist für das Verhältniß zwischen ihrer Stärke und der zulässigen Bruttobelastung nachstehende Zahlenreihe als maßgebend anzusehen:

Durchmesser der Achse in der Nabe mindestens	Des Achsschenkels		Größte zulässige Bruttobelastung einer Achse
	Durchmesser mindestens	Länge höchstens	
mm	mm	mm	kg
100	62	150	4 300
105	66	156	5 000
110	70	162	5 800
115	74	166	6 600
120	78	170	7 500
125	82	174	8 500
130	86	178	9 600
135	90	182	10 700
140	94	185	12 000
145	98	188	13 200

(2) Bei Anwendung von Schweißeisen sind die Belastungen um 16 Prozent zu verringern.

(3) Werden größere Schenkellängen angewendet, so sind auch die Durchmesser entsprechend zu vergrößern.

(4) Bei den Achsen der Personen-, Post- und Gepäckwagen soll die Stärke in der Nabe nicht unter 115 mm und die größte zulässige Bruttobelastung um 20 Prozent geringer sein, als die Tabelle im Absatz 1 dieses Paragraphen angiebt.

(5) Wagen- und Tenderachsen dürfen keine Absätze an den Naben haben und sind überhaupt an den Achsen und Achsschenkeln alle scharfen Absätze zu vermeiden.

III. Schlußbestimmungen.

§. 39.

(1) Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 1. April 1886 an Stelle der bisher geltenden in Kraft.

(2) Sie finden Anwendung auf die Bahnen von normaler Spurweite, und zwar:

1. in ihrem Abschnitt I
   a) auf alle Bahnen, welche nach diesem Zeitpunkte in Angriff genommen werden,
   b) auch auf die derzeit bereits im Bau oder Betriebe befindlichen Bahnen, insofern die betreffenden baulichen Anlagen oder Einrichtungen nach dem 1. April 1886 einem umfassenderen Umbau unterworfen werden;
2. in ihrem Abschnitt II
   a) auf diejenigen Betriebsmittel, welche nach diesem Zeitpunkte neu beschafft werden,
   b) sowie auf diejenigen alsdann bereits vorhandenen oder bestellten Betriebsmittel, welche nach dem 1. April 1886 eine vollständige Umänderung erleiden.

(3) Bezüglich einzelner Bestimmungen dieses Reglements können Ausnahmen in Rücksicht auf besondere Verhältnisse von der Landesregierung unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts bewilligt werden.

§. 40.

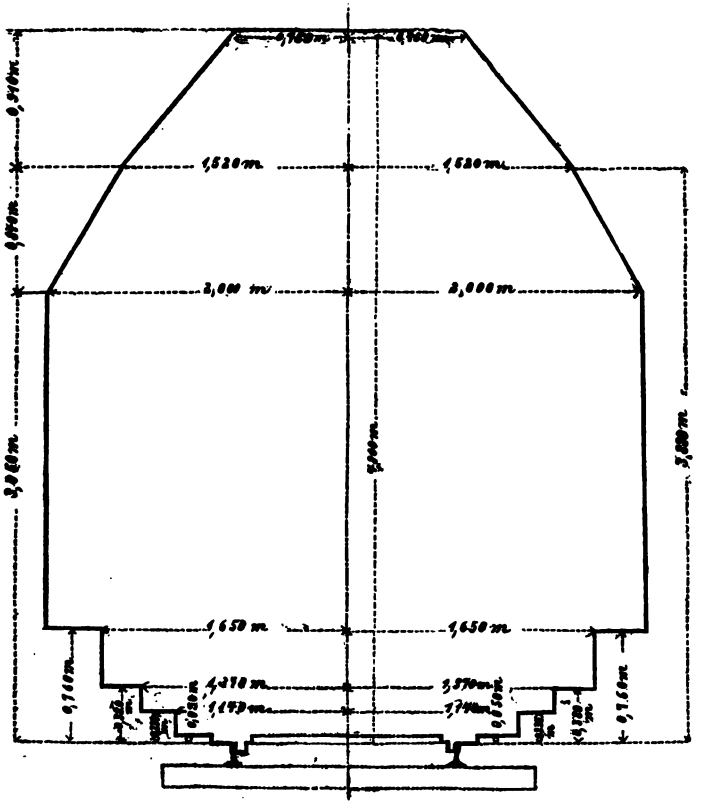
Auf Bahnen, welche nach der übereinstimmenden Erklärung der Landesregierung und des Reichs-Eisenbahn-Amts zu den Bahnen untergeordneter Bedeutung gehören, finden die Vorschriften der §§. 1 bis 38 einschließlich allgemein keine Anwendung.

Berlin, den 30. November 1885.

Der Stellvertreter des Reichskanzlers.
v. Boetticher.

Anlage A.

Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die freie Bahn.

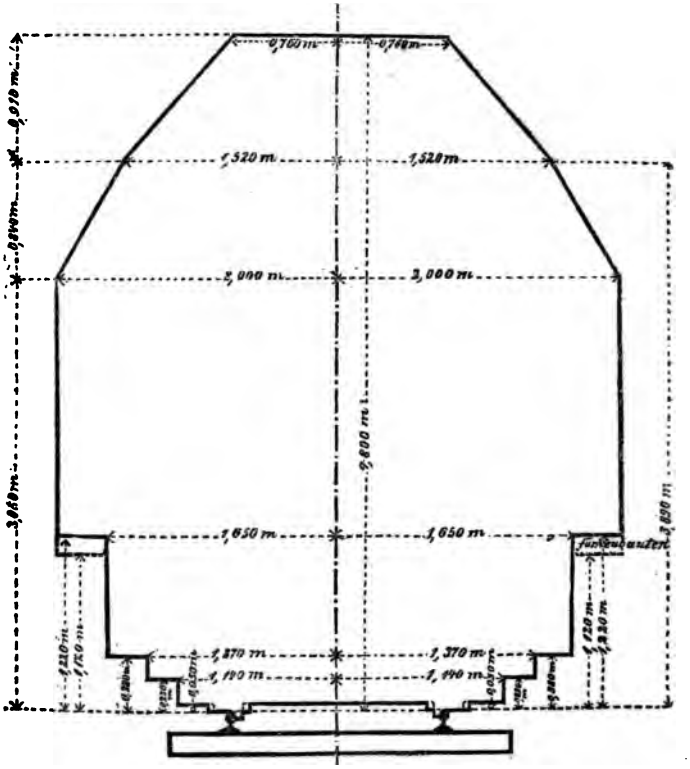


*)

*) Bemerkung. Siehe auch die umstehende Zeichnung des unteren Profiltheiles.

Anlage B.

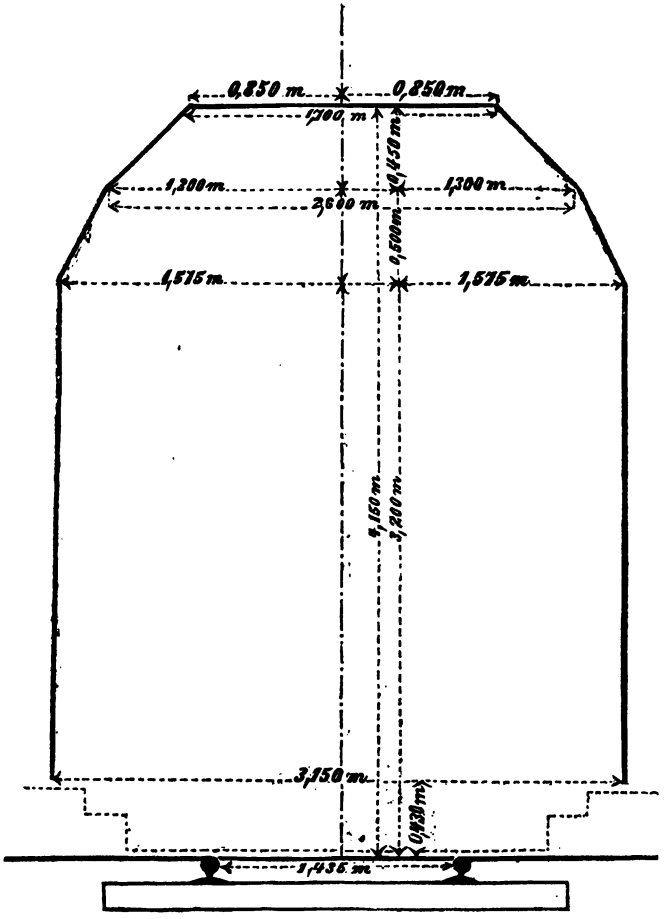
Normalprofil des lichten Raumes
für die Eisenbahnen Deutschlands
für die Bahnhöfe und Haltestellen.



Unterer Theil der in der Anlage A und B dargestellten Profile.

Anlage C.

Begrenzungsprofil der Betriebsmittel.



Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.

Bahnordnung

für

Deutſche Eiſenbahnen

untergeordneter Bedeutung.

Neunte Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalt.

		Seite
I.	Zuſtand der Bahn	3
II.	Einrichtung und Zuſtand der Betriebsmittel	5
III.	Einrichtung und Maßregeln für die Handhabung des Betriebs	9
IV.	Signalweſen	14
V.	Beſtimmungen für das Publikum	15
VI.	Bahnpolizeibeamte und Beaufſichtigung	16
VII.	Uebergangsbeſtimmung	19
VIII.	Schlußbeſtimmungen	19

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath im Anschluß an §. 74 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 57) und an die Signalordnung von demselben Tage Nr. 2 der Allgemeinen Bestimmungen (Centralblatt für das Deutsche Reich S. 73) nachfolgende

Bahnordnung

für

deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung

beschlossen:

I. Zustand der Bahn.

§. 1.

Spurweite.

Die normale Spurweite beträgt 1,435 Meter.

Für Bahnen mit schmalerer Spur soll dieselbe 1,0 Meter oder 0,75 Meter betragen; Ausnahmen hiervon sind zulässig mit Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts.

§. 2.

Längengefälle.

Das Längengefälle der Bahn darf auf freier Strecke das Verhältniß von 1 : 25 in der Regel nicht überschreiten. Für die Anwendung stärkerer Gefälle ist die Genehmigung der Landes-Aufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts erforderlich.

§. 3.

Krümmungen.

Der Halbmesser der Krümmungen auf freier Strecke soll bei Bahnen mit normaler Spur nicht kleiner als 100 Meter

und bei Bahnen mit schmaler Spur ein der Spurweite angemessener sein.

§. 4.

Spurerweiterung.

In Krümmungen darf die Spurerweiterung bei normalspurig gebauten Bahnen das Maß von 0,035 Meter und bei schmalspurig gebauten Bahnen ein den Krümmungen angemessenes Maß nicht überschreiten.

§. 5.

Fahrbarkeit.

Die Bahn ist mit ihren sämmtlichen Nebenanlagen fortwährend in gutem baulichen Zustand zu erhalten, dergestalt, daß dieselbe ohne Gefahr mit der für dieselbe gestatteten größten Geschwindigkeit (vergl. §. 27) befahren werden kann.

§. 6.

Normalprofil des lichten Raumes.

Sämmtliche Geleise mit normaler Spurweite, auf denen Züge bewegt werden, sind in solcher Breite frei zu halten, daß für dieselben mindestens das in der Anlage dargestellte Normalprofil des lichten Raumes vorhanden ist.

Abweichungen von diesem Profil, welche bereits vor Bekanntmachung dieser Vorschriften bestanden haben, können mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts auch ferner beibehalten werden.

Inwieweit bei Ladegeleisen normalspuriger Bahnen Einschränkungen dieses Profils zulässig sind, bestimmt in jedem Einzelfalle die Landes-Aufsichtsbehörde.

Für schmalspurige Bahnen bleibt die Festsetzung des Normalprofils der Landes-Aufsichtsbehörde vorbehalten.

§. 7.

Einfriedigungen und Barrièren.

Ob und an welchen Stellen Schutzwehren oder andere Sicherheits-Vorrichtungen an Wegen erforderlich sind, welche unmittelbar neben einer mit Lokomotiven befahrenen Bahn her-

laufen oder über die letztere führen, bestimmt die Aufsichtsbehörde.

In angemessener Entfernung vor den in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden frequenten Wegeübergängen sind Warnungstafeln aufzustellen.

Werden zur Absperrung von Wegeübergängen Drahtzugbarrièren verwendet, so müssen dieselben so eingerichtet sein, daß sie mit der Hand geschlossen und geöffnet werden können. Jeder mit Drahtzugbarrièren versehene Uebergang erhält eine Glocke, mit welcher vor dem Niederlassen der Sperrbäume zu läuten ist.

§. 8.
Abtheilungszeichen, Neigungszeiger und Markirzeichen.

Die Bahn ist mit Abtheilungszeichen zu versehen, welche Entfernungen von ganzen Kilometern angeben.

Die Gefällverhältnisse von mehr als 1 : 200 sind in geeigneter Weise und in angemessenen Abständen kenntlich zu machen.

Zwischen zusammenlaufenden Geleisen ist ein Markirzeichen anzubringen, welches die Grenze angiebt, bis zu welcher in jedem Bahngeleise Fahrzeuge vorgeschoben werden dürfen, ohne den Durchgang von Fahrzeugen auf dem anderen Geleise zu hindern.

II. Einrichtung und Zustand der Betriebsmittel.

§. 9.
Zustand der Betriebsmittel im Allgemeinen.

Die Betriebsmittel sollen fortwährend in einem solchen Zustande gehalten werden, daß die Fahrten mit der größten zulässigen Geschwindigkeit (§. 27) ohne Gefahr stattfinden können.

§. 10.
Prüfung der Lokomotiven vor Inbetriebnahme derselben.

Lokomotiven dürfen erst in Betrieb gesetzt werden, nachdem sie einer technisch-polizeilichen Prüfung unterworfen und

als sicher befunden worden sind. Die bei der Revision als zulässig erkannte Dampfspannung über den Druck der äußeren Atmosphäre, sowie der Name des Fabrikanten, die laufende Fabriknummer und das Jahr der Anfertigung müssen in leicht erkennbarer und dauerhafter Weise an der Lokomotive bezeichnet sein.

§. 11.

Periodische Lokomotiv-Revisionen.

Jede Lokomotive ist nach jeder größeren Kesselreparatur, mindestens alle drei Jahre, einer gründlichen Revision zu unterwerfen. Bei Gelegenheit dieser Revision, welche sich auf alle Theile der Lokomotive erstrecken muß, ist der Dampfkessel vom Mantel zu entblößen und mittelst einer Druckpumpe zu prüfen. Mindestens alle drei Jahre ist auch jeder Tender einer Revision zu unterziehen.

Hinsichtlich des bei diesen Proben anzuwendenden Druckes wird bestimmt, daß die Prüfung für eine Dampfspannung von nicht mehr als fünf Atmosphären Ueberdruck mit dem zweifachen Betrage der zulässigen Maximal-Dampfspannung, bei einer Dampfspannung von mehr als fünf Atmosphären mit einem Drucke, welcher die zulässige Maximal-Dampfspannung um fünf Atmosphären übersteigt, stattfinden soll. Für diejenigen Lokomotiven, welche bei dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen bereits vorhanden sind, verbleibt es bei dem Maximaldrucke, welcher bei der ersten Prüfung Anwendung gefunden hat, sofern der letztere niedriger ist, als der vorstehend vorgeschriebene.

Kessel, welche bei dieser Probe ihre Form bleibend ändern, dürfen in diesem Zustande nicht wieder in Dienst genommen werden.

Bei jeder Probe ist zugleich die Ventilbelastung und die Richtigkeit des Manometers zu prüfen.

Längstens acht Jahre nach Inbetriebstellung der Lokomotive muß eine innere Revision des Kessels vorgenommen werden, bei welcher die Siederohre zu entfernen sind. Nach spätestens je sechs Jahren ist diese Revision zu wiederholen.

Die Ergebnisse der Lokomotiv-Revisionen sind in besonderen Verhandlungen zu verzeichnen.

Jede Lokomotive muß versehen sein:

1. mit mindestens zwei zuverlässigen Vorrichtungen zur Speisung des Kessels, welche unabhängig von einander in Betrieb gesetzt werden können und von denen jede für sich während der Fahrt im Stande sein muß, das zur Speisung erforderliche Wasser zuzuführen. Eine dieser Vorrichtungen muß außerdem auch geeignet sein, beim Stillstande der Lokomotive den Wasserstand im Kessel auf der normalen Höhe zu erhalten;
2. mit mindestens zwei von einander unabhängigen Vorrichtungen zur zuverlässigen Erkennung der Wasserstandshöhe im Innern des Kessels. Bei einer dieser Vorrichtungen muß die Höhe des Wasserstandes vom Stande des Führers, ohne besondere Proben, fortwährend erkennbar und eine in die Augen fallende Marke des zulässig niedrigsten Wasserstandes angebracht sein;
3. mit wenigstens zwei vorschriftsmäßigen Sicherheitsventilen, von denen das eine so eingerichtet sein muß, daß die Belastung desselben nicht über das bestimmte Maß gesteigert werden kann. Die Belastung dieser Sicherheitsventile ist derartig einzurichten, daß eine vertikale Bewegung derselben von 3 Millimeter eintreten kann;
4. mit einer Vorrichtung (Manometer), welche den Druck des Dampfes zuverlässig und ohne Anstellung besonderer Proben fortwährend erkennen läßt. Auf den Zifferblättern der Manometer muß die größte zulässige Dampfspannung durch eine in die Augen fallende Marke bezeichnet sein;
5. mit einer vom Stande des Führers aus zu handhabenden Dampfpfeife.

§. 12.

Läutewerke der Lokomotiven.

Sofern auf einer Bahnstrecke unbewachte Wegeübergänge

vorkommen, ſind die Lokomotiven, welche die Bahnſtrecke befahren, mit helltönenden Läutewerken auszurüſten.

§. 13.

Bahnräumer, Aſchkaſten, Funkenfänger.

Jede Lokomotive und jeder Tender muß mit Bahnräumern, ſowie erſtere mit einem verſchließbaren, an dem Feuerkaſten dicht anliegenden Aſchkaſten verſehen ſein. Wenn die Beſchaffenheit des zu benutzenden Brennmaterials es erfordert, ſind die Lokomotiven mit Vorrichtungen auszurüſten, durch welche der Auswurf glühender Kohlen aus dem Schornſtein wirkſam verhütet wird.

§. 14.

Tenderbremſen.

Tenderlokomotiven und Tender müſſen mit kräftigen, leicht zu handhabenden Bremſen ausgerüſtet ſein.

§. 15.

Federn, Zugapparate, Buffer.

Alle in geſchloſſenen Zügen, mit Ausnahme der Arbeitszüge, gehenden Wagen müſſen auf Federn ruhen und alle Perſonenwagen mit elaſtiſchen Zugapparaten und an beiden Enden mit elaſtiſchen Buffern verſehen ſein.

§. 16.

Spurkränze.

Sämmtliche Räder müſſen mit Spurkränzen verſehen ſein.

§. 17.

Stärke der Radreifen.

Auf Bahnen mit normaler Spurweite muß bei Lokomotiven und Tendern die Stärke ſchmiedeeiſerner Radreifen mindeſtens 19, diejenige ſtählerner mindeſtens 15 Millimeter betragen; bei Wagen dagegen können ſchmiedeeiſerne und ſtählerne Radreifen bis auf 16 bezw. 12 Millimeter abgenutzt werden.

Auf ſchmalſpurigen Bahnen muß die Stärke der ſchmiedeeiſernen und ſtählernen Radreifen der Lokomotiven und Tender mindeſtens 12 Millimeter, die der Wagen mindeſtens 10 Millimeter betragen.

§. 18.

Reviſion der Wagen.

Jeder Wagen iſt mindeſtens alle zwei Jahre einer gründlichen Reviſion zu unterwerfen, bei welcher die Achſenlager und Federn abgenommen werden müſſen.

§. 19.

Bezeichnungen an den Wagen.

Jeder Wagen muß Bezeichnungen haben, aus welchen zu erſehen iſt:

a) die Eiſenbahn, zu welcher er gehört;
b) die Ordnungsnummer, unter welcher er in den Werkſtätten- und Reviſionsregiſtern geführt wird;
c) das eigene Gewicht, einſchließlich der Achſen und Räder;
d) das größte zuläſſige Ladegewicht;
e) das Datum der letzten Reviſion.

§. 20.

Uebergang der Betriebsmittel auf Hauptbahnen.

Betriebsmittel, welche auf Bahnen übergehen, für welche das Bahnpolizei-Reglement und die Signalordnung für die Eiſenbahnen Deutſchlands Geltung haben, müſſen den für dieſe Bahnen erlaſſenen Vorſchriften entſprechen.

III. Einrichtungen und Maßregeln für die Handhabung des Betriebes.

§. 21.

Bahnbewachung.

Die Bahnſtrecke iſt mindeſtens einmal an jedem Tage zu revidiren, ſofern die zuläſſige Geſchwindigkeit mehr als 20 Kilometer in der Stunde beträgt.

An Stellen, deren Befahrung in Rückſicht auf die örtlichen Verhältniſſe beſondere Vorſicht erfordert, insbeſondere auch bei frequenten Niveauübergängen, iſt bei Anwendung einer Geſchwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde eine Bewachung der Bahn erforderlich.

Der Barrièrendienſt kann auch weiblichen Perſonen anvertraut werden.

Bei der Annäherung eines Zuges oder einer einzeln fahrenden Lokomotive an einen in gleicher Ebene mit der Bahn liegenden Wegeübergang, dessen Bewachung nicht vorgeschrieben ist, hat der Lokomotivführer das Läutewerk der Lokomotive in Thätigkeit zu setzen und darin bis nach Passiren des Wegeüberganges zu erhalten.

§. 22.

Rechtsfahren.

Auf doppelgeleisigen Strecken der freien Bahn müssen die Züge in der Regel das in ihrer Fahrtrichtung rechts liegende Geleise befahren.

§. 23.

Stärke der Züge.

Mehr als 120 Wagenachsen dürfen in keinem Zuge befördert werden.

§. 24.

Vertheilung der Bremsen.

In jedem Zuge, welcher mit Lokomotiven bewegt wird, müssen außer den Maschinen- und Tenderbremsen so viele kräftig wirkende Bremsvorrichtungen angebracht und bedient sein, daß durch die letzteren bei Neigungen der Bahn:

bis einschließlich $^1/_{500}$ der 12. Theil,
" " $^1/_{300}$ " 10. "
" " $^1/_{200}$ " 8. "
" " $^1/_{100}$ " 7. "
" " $^1/_{60}$ " 5. "
" " $^1/_{40}$ " 4. "

und bei stärkeren Neigungen die Hälfte der Räderpaare gebremst werden kann.

Erstreckt sich die stärkste Neigung zwischen zwei Stationen auf eine Bahnlänge von weniger als 1000 Meter, so ist für die Berechnung der Bremsenzahl nicht diese, sondern die nächst geringere Neigung der Strecke maßgebend.

Für Züge und Wagen, welche auf längeren Strecken ausschließlich durch die Schwerkraft oder mit Hülfe stehender Maschinen sich bewegen, werden die erforderlichen Sicher-

hettsvorschriften von der Landes-Aufsichtsbehörde erlassen. Das Gleiche gilt auch für Bahnen, welche nach einem außergewöhnlichen System gebaut sind und gemäß desselben betrieben werden.

§. 25.

Revision der Züge vor der Abfahrt.

Kein Zug darf die Station verlassen, bevor die Abfahrt von dem zuständigen Beamten gestattet worden ist. Bei der insbesondere auf der Ausgangsstation vorzunehmenden Revision der Züge ist darauf zu achten, daß die Wagen fest zusammengekuppelt und die Belastung in den einzelnen Wagen thunlichst gleichmäßig vertheilt wird, die nöthigen Signalvorrichtungen angebracht und die erforderlichen Bremsen angemessen vertheilt und besetzt sind (§. 24).

§. 26.

Beleuchtung der Personenwagen.

Das Innere der Personenwagen ist während der Fahrt bei Dunkelheit und in Tunneln, zu deren Durchfahrung mehr als zwei Minuten gebraucht werden, angemessen zu erleuchten.

§. 27.

Größte zulässige Fahrgeschwindigkeit.

Die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit für Züge und einzeln fahrende Lokomotiven wird durch die Landes-Aufsichtsbehörde festgestellt. Größere Geschwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde dürfen nicht gestattet werden.

§. 28.

Langsamfahren.

Die Fahrgeschwindigkeit muß in dem zur Verhütung einer möglichen Gefahr erforderlichen Maß vermindert werden:

a) wenn Menschen, Thiere oder Hindernisse auf der Bahn bemerkt werden,
b) wenn das Signal zum Langsamfahren gegeben wird,
c) bei der Fahrt über Drehbrücken.

Bei der Einfahrt in Hauptbahnen, beim Einfahren in Bahnhöfe und überhaupt beim Uebergange aus einem Geleise

in das andere, muß so langsam gefahren werden, daß der Zug auf eine Länge von 200 Meter zum Stillstand gebracht werden kann.

§. 29.

Abfahrt der Züge.

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von mehr als 15 Kilometer in der Stunde darf ein Zug einem anderen in derselben Richtung abgelassenen Zuge nur in Stationsdistanz folgen.

§. 30.

Extrazüge.

Extrazüge und einzeln fahrende Maschinen, für welche den betheiligten Beamten nicht vorher Fahrpläne mitgetheilt sind, dürfen mit keiner größeren Geschwindigkeit als 15 Kilometer in der Stunde befördert werden. Bei Anwendung einer größeren Geschwindigkeit müssen die betheiligten Stationen vorher von dem Abgange der Züge verständigt sein.

Die Extrazüge der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften haben behufs pünktlicher Beförderung überall den Vorrang vor den anderen Zügen.

§. 31.

Schieben der Züge.

Das Schieben der Züge, an deren Spitze sich keine führende Lokomotive befindet, ist nur dann zulässig, wenn die Stärke derselben nicht mehr als 50 Achsen beträgt, der vorderste Wagen gut bewacht ist und die Geschwindigkeit 15 Kilometer in der Stunde nicht übersteigt.

§. 32.

Begleitpersonal.

Das Begleitpersonal darf während der Fahrt nur einem Beamten untergeordnet sein. Derselbe hat einen Fahrbericht zu führen, in welchem die Abgangs- und Ankunftszeiten auf den einzelnen Haltepunkten und außergewöhnliche Vorkommnisse genau zu verzeichnen sind.

§. 33.

Behandlung stillstehender Lokomotiven und Wagen.

Bei angeheizten Lokomotiven soll, so lange sie still stehen, der Regulator geschlossen, die Steuerung in Ruhe gesetzt und die Bremse angezogen sein. Die Lokomotive muß dabei stets unter Aufsicht stehen.

Die ohne ausreichende Aufsicht, wie die über Nacht auf den Geleisen verbleibenden Wagen sind durch geeignete Vorrichtungen festzustellen.

§. 34.

Mitfahren auf der Lokomotive.

Ohne Erlaubniß der zuständigen Beamten darf außer den durch ihren Dienst dazu berechtigten Personen niemand auf der Lokomotive mitfahren.

§. 35.

Gebrauch der Dampfpfeife.

Der Gebrauch der Dampfpfeife, sowie das Oeffnen der Cylinderhähne ist auf die nothwendigsten Fälle zu beschränken.

In der Nähe einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße soll unter möglichster Vermeidung des Gebrauchs der Dampfpfeife vorzugsweise das Läutewerk zur Anwendung kommen.

§. 36.

Führung der Lokomotive.

Die Führung der Lokomotiven darf nur solchen Personen übertragen werden, welche mindestens ein Jahr lang in einer mechanischen Werkstatt gearbeitet und nach mindestens einjähriger Lehrzeit im Lokomotivdienst ihre Befähigung durch ein von einer deutschen Eisenbahnverwaltung ausgestelltes Attest nachgewiesen haben.

Heizer müssen mit der Handhabung der Lokomotive mindestens so weit vertraut sein, um dieselbe erforderlichen Falls zum Stillstand bringen zu können.

IV. Signalweſen.

§. 37.

Streckenſignale.

Auf der Bahn müſſen die optiſchen Signale:

der Zug ſoll langſam fahren

und

der Zug ſoll halten

gegeben werden können.

Zu dieſem Zwecke müſſen die auf den einzelnen Strecken oder an frequenten Wegeübergängen poſtirten Bahnwärter mit Signalfahnen und Laternen verſehen ſein (§. 21).

Der Stand beweglicher Brücken muß in einer Entfernung von mindeſtens 300 Metern erkennbar ſein. So lange dieſe Brücken geöffnet ſind, müſſen die Zugänge zu denſelben, auch wenn kein Zug erwartet wird, durch Signale abgeſchloſſen ſein.

Es ſind Einrichtungen zu treffen, welche die richtige Stellung dieſer Signale für die Dauer der Unfahrbarkeit ſichern.

§. 38.

Weichenſignale.

Die jedesmalige Stellung der Einfahrtsweichen muß dem Lokomotivführer durch Signale kenntlich ſein, wenn nicht die Weichen durch einen ſicheren Verſchluß unverrückbar feſtgeſtellt ſind.

§. 39.

Zugſignale.

Jeder ſich bewegende Zug muß mit Signalen verſehen ſein, welche bei Tage deſſen Schluß und bei Dunkelheit die Spitze und den Schluß deſſelben erkennen laſſen. Daſſelbe gilt von einzeln fahrenden Lokomotiven.

§. 40.

Signale des Lokomotivperſonals.

Die Lokomotivführer müſſen folgende Signale geben können:

1. Achtung,
2. Bremſen anziehen,
3. Bremſen loslaſſen.

§. 41.

Elektrische Verbindung der Stationen.

Die Bahn muß mit einer elektrisch-telegraphischen Verbindung und mit Sprechapparaten auf den Stationen ausgerüstet sein. Ausnahmen sind mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zulässig.

§. 42.

Signalordnung.

Im übrigen bleibt die Einrichtung des Signalwesens von der Eigenartigkeit der Betriebes auf der betreffenden Bahn abhängig.

Soweit Signale zur Anwendung kommen, müssen dieselben gemäß den Vorschriften in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands eingerichtet und gehandhabt werden.

V. Bestimmungen für das Publikum.

§. 43.

Aufrechthaltung der Ordnung.

Die Eisenbahnreisenden und das sonstige Publikum müssen den allgemeinen Anordnungen nachkommen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechthaltung der Ordnung beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden und haben den dienstlichen Anordnungen der in Uniform befindlichen oder mit einem Dienstabzeichen oder mit einer besonderen Legitimation versehenen Bahnpolizeibeamten Folge zu leisten.

§. 44.

Halten vor den Niveauübergängen.

Sobald sich ein Zug nähert, müssen Fuhrwerke, Reiter, Fußgänger, Treiber von Vieh und Lastthieren bei den an den Wegeübergängen aufgestellten Warnungstafeln halten, resp. die Bahn räumen.

§. 45.

Mitführen gemeinschädlicher Gegenstände und Geldstrafen für Bahnpolizei-Kontraventionen.

Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften in den §§. 43 und 44 und gegen die sonstigen mit Genehmigung der Auf-

sichtsbehörde zur Sicherheit des Betriebes von den Verwaltungen getroffenen Anordnungen, sowie gegen die nachfolgenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874, welche also lauten:

„Feuergefährliche Gegenstände, sowie alles Gepäck, welches Flüssigkeiten und andere Gegenstände enthält, die auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, insbesondere geladene Gewehre, Schießpulver, leicht entzündbare Präparate und andere Sachen gleicher Eigenschaft, dürfen in den Personenwagen nicht mitgenommen werden.

Das Eisenbahn-Dienstpersonal ist berechtigt, sich in dieser Beziehung die nöthige Ueberzeugung zu verschaffen.

Jägern und im öffentlichen Dienste stehenden Personen ist jedoch die Mitführung von Handmunition gestattet.

Der Lauf eines mitgeführten Gewehres muß nach oben gehalten werden",

werden mit einer Geldstrafe bis zu dreißig Mark geahndet, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine härtere Strafe verwirkt ist.

§. 46.

Beschwerdebuch.

Auf jeder Station ist ein dem Publikum zugängliches Beschwerdebuch auszulegen.

VI. Bahnpolizeibeamte und Beaufsichtigung.

§. 47.

Bezeichnung der Bahnpolizeibeamten.

Zur Ausübung der Bahnpolizei sind zunächst berufen diejenigen Personen, welche mit den Verrichtungen betraut sind der:

1. Betriebsdirektoren und Ober-Ingenieure,
2. Ober-Betriebsinspektoren,
3. Betriebsinspektoren und Betriebs-Bauinspektoren

(Transport-Ober-Inspektoren, Transport-Inspektoren und deren Assistenten),

4. Eisenbahnbaumeister, Abtheilungsbaumeister und Ingenieure,
5. Bahnkontrolöre und Betriebskontrolöre,
6. Stationsvorsteher (Stationsmeister, Bahnhofsinspektoren, Bahnhofsverwalter),
7. Stationsaufseher (Bahnhofsaufseher) und Stationsassistenten (Bahnhofs-Inspektionsassistenten),
8. Bahnmeister und Hülfsbahnmeister,
9. Weichensteller (Weichenwärter, Stationswärter und Hülfsweichenwärter),
10. Ober-Bahnwärter, Bahnwärter (Brücken-, Schlag-Signal-, Streckenwärter) und Hülfsbahnwärter (Beiwärter),
11. Ober-Zugmeister und Zugmeister (Zugführer, zugführende Schaffner, Ober-Schaffner),
12. Packmeister (Güterschaffner, Gepäckschaffner),
13. Schaffner (Personenschaffner, Kondukteure),
14. Rangirmeister (Oberkoppler, Schirrmeister),
15. Wagenwärter und Bremser (Schmierer, Zugsöler),
16. Thürhüter (Portiers, Perrondiener),
17. Nachtwächter.

Die Bahnpolizeibeamten müssen bei Ausübung ihres Dienstes die vorgeschriebene Dienstuniform oder das festgestellte Dienstabzeichen tragen oder mit einer Legitimation versehen sein.

§. 48.

Instruktion der Bahnpolizeibeamten.

Den Bahnpolizeibeamten sind von der Eisenbahnverwaltung über ihre Dienstverrichtungen und ihr gegenseitiges Dienstverhältniß schriftliche oder gedruckte Instruktionen zu ertheilen.

§. 49.

Qualifikation zum Bahnpolizeibeamten.

Alle zur Ausübung der Bahnpolizei berufenen Beamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholtenen Rufes

sein, lesen und schreiben können und die sonst zu ihrem besonderen Dienst erforderlichen Eigenschaften besitzen.

Die Bahnpolizeibeamten werden von der zuständigen Behörde vereidet. Sie treten alsdann in Beziehung auf die ihnen übertragenen Dienstverrichtungen dem Publikum gegenüber in die Rechte der öffentlichen Polizeibeamten.

Die Offiziere und Mannschaften der militärischen Formationen für Eisenbahnzwecke sind von obigen Vorschriften über das Alter und die Beeidigung ausgeschlossen.

§. 50.

Verhalten der Bahnpolizeibeamten.

Diejenigen Bahnpolizeibeamten, welche sich als zur Ausübung ihres Dienstes ungeeignet zeigen, müssen sofort von der Verrichtung polizeilicher Funktionen entfernt werden.

Die Bahnverwaltung ist verbunden, über jeden Bahnpolizeibeamten Personalakten anzulegen und fortzuführen.

§. 51.

Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten.

Die Amtswirksamkeit der Bahnpolizeibeamten erstreckt sich ohne Rücksicht auf den ihnen angewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und soweit, als solches zur Handhabung und Aufrechthaltung der auf den Eisenbahnbetrieb bezüglichen Polizeiverordnungen erforderlich ist.

§. 52.

Gegenseitige Unterstützung der verschiedenen Polizeibeamten.

Die Staats- und Gemeinde-Polizeibeamten sind verpflichtet, die Bahnpolizeibeamten auf deren Ersuchen in der Handhabung der Bahnpolizei zu unterstützen. Ebenso sind die Bahnpolizeibeamten verbunden, den übrigen Polizeibeamten bei der Ausübung ihres Amtes innerhalb des im vorhergehenden Paragraphen bezeichneten Gebiets Beistand zu leisten, soweit es die den Bahnbeamten obliegenden besonderen Pflichten zulassen.

§. 53.

Aufsichtsbehörde.

Die Aufsicht über die Ausführung der im Vorstehenden zur Sicherung des Betriebes gegebenen Vorschriften liegt ob:

a) bei den unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen den Eisenbahndirektionen;

b) bei den unter Privatverwaltung stehenden Eisenbahnen dem obersten Betriebsdirigenten oder den Eisenbahndirektionen

und

c) den Aufsichtsbehörden.

VII. Uebergangsbestimmung.

§. 54.

Soweit bei bereits bestehenden Bahnen die anzustellende Prüfung ergiebt, daß einzelne der in diesen Vorschriften angeordneten Einrichtungen noch nicht vorhanden sind, auch deren Herstellung ohne besondere Schwierigkeiten bis zu dem im §. 55 bestimmten Termin sich nicht bewirken läßt, kann für dieselbe von der betreffenden Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts angemessene Befristung bewilligt werden.

VIII. Schlußbestimmungen.

§. 55.

Diese Vorschriften treten mit dem 1. Juli 1878 in Kraft.

Dieselben werden durch das Centralblatt für das Deutsche Reich und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

In Rücksicht auf besondere Verhältnisse eines Bahnunternehmens können von der zuständigen Landes-Aufsichtsbehörde mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts Abweichungen von einzelnen der vorstehenden und der im Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 1. Juli 1874 enthaltenen Vorschriften zugelassen werden.

Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungsbestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn Amt mitzutheilen.

Berlin, den 12. Juni 1878.

Der Reichskanzler.

v. Bismarck.

für deutſche

Geſetz,

betreffend

die Beſeitigung von Anſteckungsſtoffen

bei

Viehbeförderungen auf Eiſenbahnen

nebſt den dazu erlaſſenen Ausführungsbeſtimmungen

und

Beſtimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eiſenbahnen.

Zweite Auflage.

Berlin.
Carl Heymanns Verlag.
1886.

Inhalt.

Seite

Geſetz vom 25. Februar 1876, betreffend die Beſeitigung von Anſteckungsſtoffen bei Viehbeförderungen auf Eiſenbahnen . . . 5

Ausführungsbeſtimmungen 8

Beſtimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eiſenbahnen 13

Gesetz,

betreffend

die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.

Vom 25. Februar 1876.

(Reichs-Gesetzblatt de 1876 Nr. 12.)

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen 2c.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§. 1.

Die Eisenbahnverwaltungen sind verpflichtet, Eisenbahnwagen, in welchen Pferde, Maulthiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauche einem Reinigungsverfahren (Desinfektion) zu unterwerfen, welches geeignet ist, die den Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen.

Gleicherweise sind die bei Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften zu desinfiziren.

Auch kann angeordnet werden, daß die Rampen, welche die Thiere beim Ein- und Ausladen betreten haben, sowie die Vieh-Ein- und Ausladeplätze und die Viehhöfe der Eisenbahnverwaltungen nach jeder Benutzung zu desinfiziren sind.

§. 2.

Die Verpflichtung zur Desinfektion liegt in Bezug auf die Eisenbahnwagen und die zu denselben gehörigen Geräthschaften (§. 1 Abs. 1 und 2) derjenigen Eisenbahnverwaltung ob, in deren Bereich die Entladung der Wagen stattfindet. Erfolgt die letztere im Auslande, so ist zur Desinfektion diejenige deutsche Eisenbahnverwaltung verpflichtet, deren Bahn von den Wagen bei der Rückkehr in das Reichsgebiet zuerst berührt wird.

Die Eisenbahnverwaltungen sind berechtigt, für die Desinfektion eine Gebühr zu erheben.

§. 3.

Der Bundesrath ist ermächtigt, Ausnahmen von der durch die §§. 1 und 2 festgesetzten Verpflichtung für den Verkehr mit dem Auslande insoweit zuzulassen, als die ordnungsmäßige Desinfektion der zur Viehbeförderung benutzten, im Auslande entladenen Wagen vor deren Wiedereingang genügend sicher gestellt ist.

Auch ist der Bundesrath ermächtigt, Ausnahmen von der gedachten Verpflichtung für den Verkehr im Inlande zuzulassen, jedoch für die Beförderung von Rindvieh, Schafen und Schweinen nur innerhalb solcher Theile des Bundesgebietes, in welchen seit länger als drei Monaten Fälle von Lungenseuche und von Maul- und Klauenseuche nicht vorgekommen sind.

§. 4.

Die näheren Bestimmungen über das anzuordnende Verfahren, über Ort und Zeit der zu bewirkenden Desinfektionen, sowie über die Höhe der zu erhebenden Gebühren werden auf Grund der von dem Bundesrath aufzustellenden Normen von den Landesregierungen getroffen.

§. 5.

Im Eisenbahndienste beschäftigte Personen, welche die ihnen nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Bestimmungen vermöge ihrer dienstlichen Stellung oder eines ihnen ertheilten Auftrages obliegende Pflicht der Anordnung,

Ausführung oder Ueberwachung einer Desinfektion vernachläſſigen, werden mit Geldſtrafe bis zu Eintauſend Mark, und wenn in Folge dieſer Vernachläſſigung Vieh von einer Seuche ergriffen worden, mit Geldſtrafe bis zu Dreitauſend Mark oder Gefängniß bis zu einem Jahr beſtraft, ſofern nicht durch die Vorſchriften des Strafgeſetzbuches eine der Art oder dem Maße nach ſchwerere Strafe angedroht iſt.

§. 6.

Der §. 6 des Geſetzes vom 7. April 1869, Maßregeln gegen die Rinderpeſt betreffend (Bundes-Geſetzblatt S. 105), iſt aufgehoben.

Urkundlich unter Unſerer Höchſteigenhändigen Unterſchrift und beigedrucktem Kaiſerlichen Inſiegel.

Gegeben Berlin, den 25. Februar 1876.

(L. S.) **Wilhelm.**

Fürſt von Bismarck.

Ausführungsbestimmungen.

Vom 6. Mai 1876.

Der Bundesrath hat in Ausführung der §§. 3 und 4 des Gesetzes vom 25. Februar 1876, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (Reichs-Gesetzblatt S. 163), nachstehende Festsetzungen getroffen:

I. Zu §. 3.

1. Die Beschlußnahme über die Zulassung von Ausnahmen von der durch die §§. 1 und 2 des Gesetzes begründeten Verpflichtung bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

Denjenigen Eisenbahnverwaltungen, deren Betrieb auf einer im Auslande belegenen Station endet, kann jedoch von der Regierung des deutschen Grenzstaates gestattet werden, die Desinfektion der Wagen vor deren Wiedereingange im Auslande vorzunehmen, sofern genügende Garantieen für eine ordnungsmäßige Ausführung geboten werden.

2. Die Beschlußnahme des Bundesraths über die Zulassung und den Umfang von Ausnahmen für den Verkehr im Inlande erfolgt auf Grund der von den betheiligten Landesregierungen beizubringenden Nachweise darüber, daß dergleichen Ausnahmen im Hinblick auf den derzeitigen allgemeinen Gesundheitszustand der betreffenden Thierarten in bestimmten Gegenden unbedenklich, sowie in den Fällen des §. 3 Absatz 2 des Gesetzes darüber, daß die dort angegebenen Voraussetzungen vorhanden sind.

Die Verpflichtung zur Beseitigung von Streumaterialien, Dünger 2c., sowie zur Reinigung der Wagen und Geräthschaften mit Wasser nach jedesmaligem Gebrauche (siehe unten II. 4 Abs. 1 und II. 5) bleibt jedoch auch dann bestehen, wenn Ausnahmen von einer eigentlichen Desinfizirung der Wagen und Geräthschaften zugelassen werden. Bei Wagen, deren Einrichtung eine Reinigung mittelst Wassers nicht gestattet (gepolsterte Wagen u. s. w.) ist die Reinigung in anderer genügender Weise zu bewirken.

II. Zu §. 4.

Für die von den Landesregierungen zu erlassenden näheren Bestimmungen über das anzuordnende Verfahren, über Ort und Zeit der zu bewirkenden Desinfektionen, sowie über die Höhe der zu erhebenden Gebühren sind nachstehende Normen maßgebend:

1. Kein der Desinfektion unterliegender leerer Wagen darf vor Beendigung der Desinfektion in irgend eine Benutzung genommen werden. Auf einer an dem Wagen befestigten Tafel oder in anderer augenfälliger Weise ist mit einer deutlichen Inschrift zu vermerken, daß der Wagen zu desinfiziren ist. Der Vermerk ist nach erfolgter Desinfektion zu entfernen.

2. Insoweit nicht Ausnahmen für den Verkehr mit dem Auslande zugelassen werden (I. 1), ist Fürsorge zu treffen, daß Eisenbahnwagen, welche zur Beförderung einer der im §. 1 des Gesetzes bezeichneten Thierarten nach dem Auslande gedient haben, nach der Entladung behufs Vornahme der Desinfektion nach derjenigen inländischen Grenzstation zurückgelangen, über welche sie ausgegangen sind.

3. Die Desinfektion ist an dem Orte der Entladung (Ab- oder Umladung) alsbald nach Entleerung der Wagen — im Verkehr mit dem Auslande an der Station des Wiedereinganges alsbald nach Ankunft der Wagen — und zwar längstens binnen 24 Stunden zu bewirken.

Im Interesse einer zweckmäßigen Ausführung und wirksamen Kontrole kann jedoch die Vornahme der Desinfektion auf Anordnung oder mit Genehmigung der Landesregierung

an einzelnen Stationen (Desinfektionsstationen) zentralisirt werden. In solchen Fällen ist für jede Eisenbahnstation eine bestimmte Desinfektionsstation ein für alle Mal zu bezeichnen und die Frist zu bestimmen, innerhalb welcher die entladenen Wagen dorthin geschafft und desinfizirt werden müssen. Diese Frist darf die Dauer von 48 Stunden — vom Zeitpunkte der Entladung bis zu dem der Vollendung der Desinfektion — nicht überschreiten.

Für Orte, an welchen mehrere, durch Schienenstränge verbundene Eisenbahnen münden, kann angeordnet werden, daß die Vornahme der Desinfektion der Wagen, soweit die dazu erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind, in bestimmten Desinfektionsanstalten zu zentralisiren ist. Sind an solchen Orten Einrichtungen der bezeichneten Art gar nicht oder nicht in genügendem Maße vorhanden, so ist auf deren Herstellung, bezw. Vervollständigung thunlichst hinzuwirken.

Die nach den Desinfektionsstationen oder Desinfektionsanstalten überzuführenden Wagen sind, soweit ihre Einrichtung es gestattet, zur Verhütung einer Uebertragung von Ansteckungsstoffen durch Entfallen von Geräthschaften, Stroh, Dünger 2c. sorgfältig geschlossen zu halten.

4. Der eigentlichen Desinfektion der Wagen muß stets die Beseitigung des Strohes, Düngers 2c. und eine gründliche Reinigung der Fußböden, Decken und Wände durch Wasser (bei Frost durch heißes Wasser) vermittelst stumpfer Besen vorangehen.

Die Desinfektion muß bewirkt werden, entweder

a) durch heiße Wasserdämpfe (von mindestens 100 Grad Celsius) oder

b) durch heißes Wasser (von mindestens 70 Grad Celsius) und heiße alkalische Lauge (500 Gramm Soda oder Pottasche auf 100 Kilogramm Wasser) oder

c) durch Ausspülen und Ausspritzen mit Wasser (bei Frost mit heißem Wasser) und sorgfältiges Auspinseln mit Chlorkalklösung oder anderen, von der Landesregierung für zulässig erachteten Desinfektionsmitteln. Die letzteren sind in den zu

erlassenden Bestimmungen unter Angabe der Art ihrer Anwendung näher zu bezeichnen.

In einer der unter a und b bezeichneten Weisen hat die Desinfektion überall da zu erfolgen, wo die dazu erforderlichen Einrichtungen vorhanden sind, oder ohne zu erheblichen Kostenaufwand beschafft werden können.

Für die Reinigung und Desinfektion der am Schlusse von I. 2 erwähnten Wagen sind besondere Bestimmungen zu treffen.

5. Für die Reinigung und Desinfizirung der bei Beförderung der Thiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder zu sonstigen Zwecken benutzten Geräthschaften der Eisenbahnverwaltungen sind den Vorschriften unter Nummer 3 und 4 entsprechende Anordnungen zu treffen.

In Fällen einer wirklichen Infektion oder des dringenden Verdachtes einer solchen sind etwaige weitergehende Sicherungsmaßregeln nach Maßgabe der für solche Fälle bestehenden besonderen Bestimmungen von den zuständigen Polizeibehörden anzuordnen.

6. Die Rampen, sowie die Vieh-Ein- und Ausladeplätze und die Viehhöfe der Eisenbahnverwaltungen sind stets von Streumaterialien, Dünger 2c. gesäubert zu halten.

Die mit den Thieren in Berührung gekommenen Geräthschaften sind durch Abwaschen mit Wasser einer sorgfältigen Reinigung zu unterwerfen.

7. Eine Desinfektion der Rampen, sowie der Vieh-Ein- und Ausladeplätze und der Viehhöfe der Eisenbahnverwaltungen ist allgemein oder für den Verkehr mit einzelnen der im §. 1 des Gesetzes bezeichneten Thierarten oder für gewisse Gegenden nur anzuordnen, wenn nach den Verhältnissen eine bestimmte Gefahr der Verbreitung von Seuchen vorliegt.

Das in solchen Fällen anzuwendende Desinfektionsverfahren ist unter sinngemäßer Anwendung der unter Nummer 4 festgestellten Normen in den zu erlassenden Bestimmungen näher zu bezeichnen.

Für Fälle einer wirklichen Infektion oder des dringenden Verdachtes einer solchen gilt die Vorschrift unter Nummer 5 Abs. 2.

8. Streumaterialien, Dünger ꝛc., welche aus zu desinfizirenden Wagen ꝛc. vor der Reinigung entfernt worden (Nr. 4 Abs. 1, Nr. 6 Abs. 1), sind zu sammeln und sofort mittelst Karbolsäure oder Chlorkalk zu desinfiziren.

Die Verwerthung des Düngers ist unbeschadet der für Fälle einer wirklichen Infektion oder des dringenden Verdachtes einer solchen bestehenden besonderen Vorschriften gestattet, die Fortschaffung jedoch nicht unter Anwendung von Rindvieh-Gespannen zu bewirken.

9. Bei Bemessung der von den Eisenbahnverwaltungen für die Desinfektion zu erhebenden Gebührensätze (§. 2 Abs. 2 des Gesetzes) ist davon auszugehen, daß letztere lediglich bestimmt sind, eine Ersatzleistung für die durch die Desinfektion bedingten außerordentlichen Aufwendungen zu gewähren.

Für die der eigentlichen Desinfektion vorangehende, oder ohne Rücksicht auf dieselbe vorzunehmende Reinigung (I. 2 Abs. 2, II. 4 Abs. 1, 5 Abs. 1, 6) findet eine Entschädigung nicht statt.

Die Gebühren sind unabhängig von der Größe der Entfernung, welche der Viehtransport durchlaufen hat, unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Beträge der Selbstkosten für alle Stationen im Bereiche einer und derselben Eisenbahnverwaltung in gleicher Höhe und zwar in Einem Satze lediglich für den Wagen festzusetzen.

10. Die Eisenbahnverwaltungen haben dafür zu sorgen, daß die Arbeiten, welche zur Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen innerhalb ihres Geschäftsbereiches vorzunehmen sind, unter verantwortlicher Aufsicht ausgeführt werden.

11. Die Eisenbahn-Aufsichtsbehörden haben im Einvernehmen mit den Veterinär-Polizeibehörden Kontroleinrichtungen zu treffen, welche geeignet sind, die strenge Durchführung des Gesetzes und der zu dessen Ausführung erlassenen Vorschriften überall sicherzustellen.

Berlin, den 6. Mai 1876.

Der Reichskanzler.

Beſtimmungen

über die

Verladung und Beförderung

von

lebenden Thieren auf Eiſenbahnen.

Bestimmungen

über die

Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen.

Vom 13. Juli 1879.

I. Verladung.

§. 1.

Lade-Anlagen.

Die Bahnhöfe und Haltestellen, auf welchen lebende Thiere zur Verladung kommen, müssen mit Vorrichtungen versehen sein, welche ein direktes Verladen der Thiere aus jedem und in jeden Wagenraum und zwar dergestalt gestatten, daß die Verladung sowohl von der Stirn- als auch von der Langseite des Wagens erfolgen kann.

Bei hölzernen Verladerampen ist die Oberfläche in zweckentsprechenden Zwischenräumen mit schmalen, halbrunden Latten zu versehen, damit die Thiere sicher fußen können.

Die Oberfläche der festen Rampen darf eine stärkere Neigung als 1 : 8 und diejenige der beweglichen Vorrichtungen eine stärkere Neigung als 1 : 3 nicht erhalten.

Die Ueberladebrücken zwischen Rampe und Wagen müssen eine hinreichende Breite haben und beim Verladen von Kleinvieh zu den Seiten mit Einfriedigungen versehen werden, welche gegen ein seitliches Abdrängen der Thiere Schutz gewähren.

Auf Bahnhöfen mit regelmäßigem größeren Viehversandt, sowie auf den Tränkestationen (§. 6) — bezw. in deren Nähe — sind von den Bahnverwaltungen zur vorübergehenden Unterbringung des Viehes eingefriedigte und überdeckte Räume — Buchten, auch Banzen genannt — herzustellen und mit Brunnen oder einer Wasserleitung wie mit Vorrichtungen zu versehen, welche das Füttern und Tränken der Thiere ermöglichen. Die Räume sind zum Zweck der Trennung der Thiere verschiedener Gattungen bezw. des Großviehes und des Kleinviehes in kleinere Abtheilungen zu theilen, und muß der Fußboden so beschaffen sein, daß eine ordnungsmäßige Reinigung desselben möglich ist.

Für die vorübergehende Unterbringung der Thiere in überdeckten Räumen kann ein Standgeld erhoben werden, dessen Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und im Tarif zu publiziren ist.

§. 2.

Beschaffenheit und Einrichtung der Wagen.

Die Beförderung der Thiere ist in offenen (hochbordigen) wie in bedeckten Wagen statthaft.

Die lichte Breite der zum Transport von Großvieh zu benutzenden Wagen soll mindestens 2,400 m betragen.

Die offenen Wagen müssen bei Verwendung für den Transport von Großvieh eine Bordhöhe von mindestens 1,500 m über dem Fußboden und bei Verwendung für den Transport von Kleinvieh eine solche von mindestens 0,750 m haben.

Die bedeckten Wagen sind zum Zwecke der Ventilation mit nahe der Wagendecke liegenden verschließbaren Oeffnungen von etwa 0,400 m Länge und 0,300 m Breite zu versehen. Fehlen diese, so müssen an den Schiebethüren der Langseiten bezw. an den Thüren der Stirnseiten der Wagen Vorrichtungen angebracht werden, welche das Offenstellen der Thüren bei Großvieh bis zu 0,350 m und bei Kleinvieh bis zu 0,150 m Länge ermöglichen, oder es muß bei vollständig geöffneten Thüren die Thüröffnung durch einen Bretterverschlag in höchstens 1,500 m Höhe über dem Fußboden des Wagens oder durch Lattengitter verstellt werden.

Zum Festbinden der Thiere sind Vorrichtungen, als eiserne Ringe 2c., an den Wagen anzubringen.

Die Größe der inneren Bodenfläche eines jeden zur Beförderung der Thiere zu benutzenden Wagens ist, in Quadratmetern ausgedrückt, auf der Außenseite des Wagens anzugeben.

§. 3.

Art der Verladung.

Die Thiere dürfen nicht geknebelt und in Säcken, Käfigen, Kisten oder ähnlichen Behältern nur dann, wenn dieselben hinlänglich geräumig und luftig sind, zur Beförderung aufgegeben werden.

Bei Festsetzung der größten Zahl der in einen Wagen zu verladenden Thiere ist davon auszugehen, daß Großvieh nicht aneinander oder gegen die Wandung des Wagens gepreßt stehen darf, für Kleinvieh aber genügender Raum, um sich legen zu können, verbleiben muß.

Die Verladung von Großvieh und Kleinvieh sowie von Thieren verschiedener Gattung in denselben Wagen ist nur gestattet, wenn die Einstellung in durch Barrieren, Bretter- oder Lattenverschläge von einander getrennten Abtheilungen erfolgt.

Ueber die zulässige größte Stückzahl der in einen Wagen oder in die einzelnen Abtheilungen desselben aufzunehmenden Thiere entscheidet im Streitfalle der diensthabende Stationsbeamte.

Das Bestreuen der Fußböden offener Wagen mit brennbarem Material ist unzulässig.

II. Beförderung.

§. 4.

Züge; Viehzüge.

Die Beförderung lebender Thiere findet in besonderen Viehzügen, in Eilgüterzügen, Güterzügen und Personenzügen statt.

Wo das Bedürfniß vorliegt, sind auf den Hauptverkehrslinien Fahrpläne für fakultative Viehzüge vorzusehen, welche mit den zur Viehbeförderung dienenden Zügen der Nebenlinien dergestalt in Verbindung stehen, daß für das auf den letzteren zu- und abgehende Vieh die Aufenthaltszeit auf das Bedürfniß beschränkt wird.

Solche Viehzüge sollen an bestimmten, von den Bahnverwaltungen für längere Zeitfristen bekannt zu machenden Tagen verkehren.

Steht soviel Vieh zur Beförderung, daß zu dessen Verladung mindestens 24 Achsen erforderlich werden, so ist in Ermangelung anderer Beförderungsgelegenheit ein besonderer Viehzug abzulassen.

§. 5.

Geschwindigkeit der Viehzüge.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Viehzüge (§. 4 Abs. 2) darf — vorbehaltlich der Befugniß der Landesregierung, in Rücksicht auf besondere Verhältnisse eine Abweichung zu gestatten — nicht weniger als 25 km in der Stunde betragen.

Soweit Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands beziehungsweise der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung der Anwendung dieser Geschwindigkeit entgegenstehen, tritt Ermäßigung derselben in dem dadurch bedingten Umfange ein.

Auf die Viehzüge der Militär-Verwaltung findet die Bestimmung im Abs. 1 über die Geschwindigkeit keine Anwendung.

§. 6.

Tränkung.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt bestimmt nach Anhörung der betheiligten Landesregierungen diejenigen Stationen, welche für Viehzüge (§. 4 Abs. 2) mit Tränkevorrichtungen auszustatten sind (Tränkestationen).

Bei Bestimmung dieser Stationen ist davon auszugehen, daß, wenn Transporte eine längere Zeitdauer als 24 Stunden

erfordern, inzwischen eine Tränkung der Thiere stattfinden muß.

Bei allen Transporten, welche für die Fahrt zwischen dem Absende- und Bestimmungsorte fahrplanmäßig eine Zeit von 24 Stunden und darüber erfordern, muß die Tränkung auf einer zwischenliegenden Tränkestation ohne Rücksicht auf die bis zu derselben von den Thieren durchfahrene Zeit vorgenommen werden. Bei solchen Transporten kommt eine Tränkungsgebühr zur Erhebung, deren Höhe von der Aufsichtsbehörde bestimmt wird und in dem Tarif zu publiziren ist.

Für die Tränkung ist ein längerer, bei Berechnung der durchschnittlichen Geschwindigkeit (§. 5) außer Betracht bleibender Aufenthalt vorzusehen.

§. 7.

Rangiren.

Das Rangiren der mit Thieren beladenen Wagen ist auf das dringendste Bedürfniß zu beschränken und stets mit besonderer Vorsicht vorzunehmen; insbesondere ist heftiges Anstoßen dabei in jedem Falle zu vermeiden.

§. 8.

Begleitung.

Macht eine Sendung von Großvieh eine oder mehrere Wagenladungen aus, so darf dieselbe nicht ohne Begleitung (§. 40 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands) zur Beförderung angenommen werden und ist dann mindestens für je 3 Wagen ein Begleiter zu stellen.

Bei Transporten zur Nachtzeit müssen die Begleiter mit gut brennenden Laternen versehen sein.

§. 9.

Desinfektion.

Die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Reinigung (Desinfektion) der benutzten Transportmittel, Geräthschaften, Rampen u. s. w., regelt sich nach den Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei

Viehbeförderung auf Eisenbahnen, vom 25. Februar 1876 (Reichs-Gesetzblatt S. 163).

III. Schlußbestimmungen.

§. 10.

Den Bahnverwaltungen liegt die Pflicht ob, die Erfüllung der für die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren gegebenen Bestimmungen zu überwachen.

§. 11.

Die vorstehenden Bestimmungen treten mit dem 15. Oktober 1879 in Kraft. Dieselben werden durch das Central-Blatt für das Deutsche Reich und außerdem von den Bundesregierungen publizirt.

Für die Herstellung der angeordneten Einrichtungen kann von der Landesregierung mit Zustimmung des Reichs-Eisenbahn-Amts eine Befristung gewährt und in derselben Weise auch im übrigen eine Abweichung von einzelnen Bestimmungen zugelassen werden.

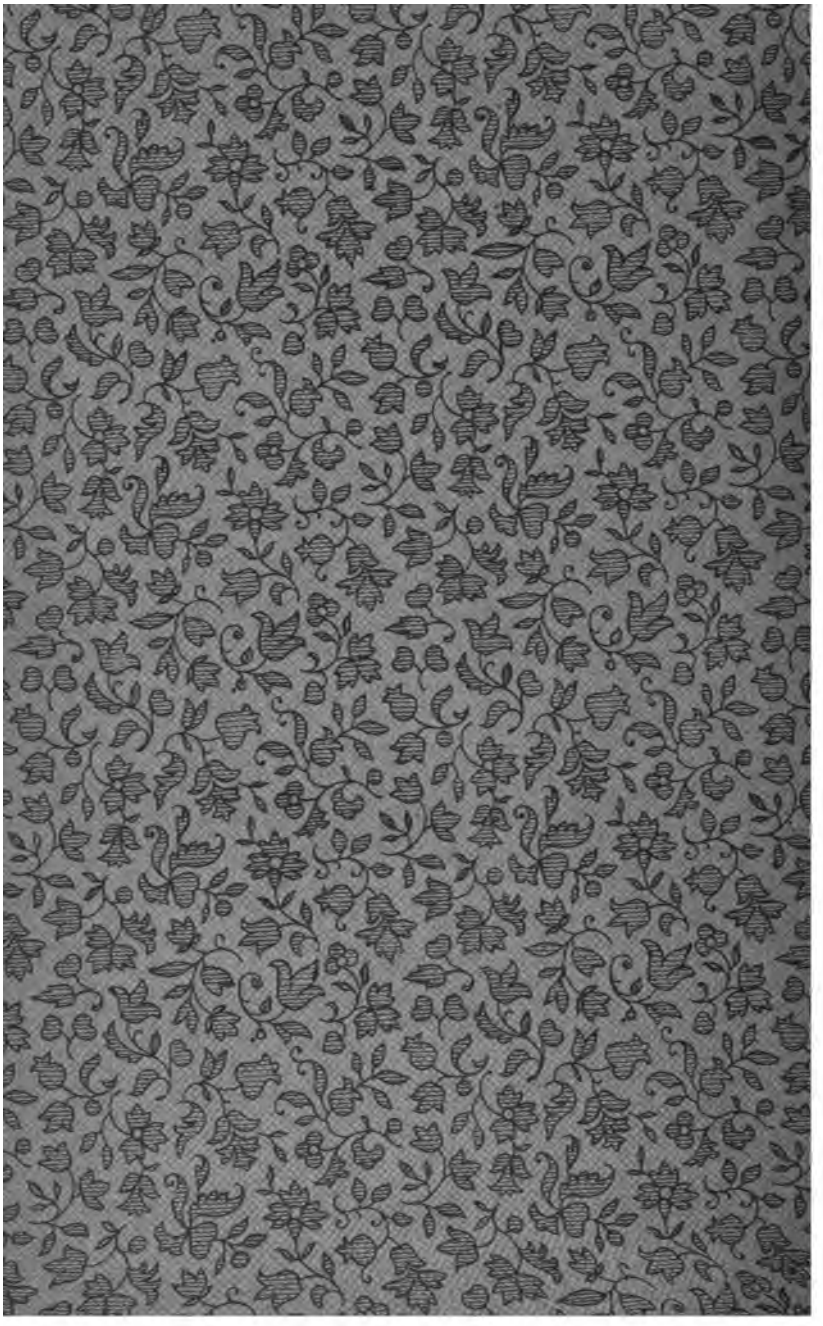
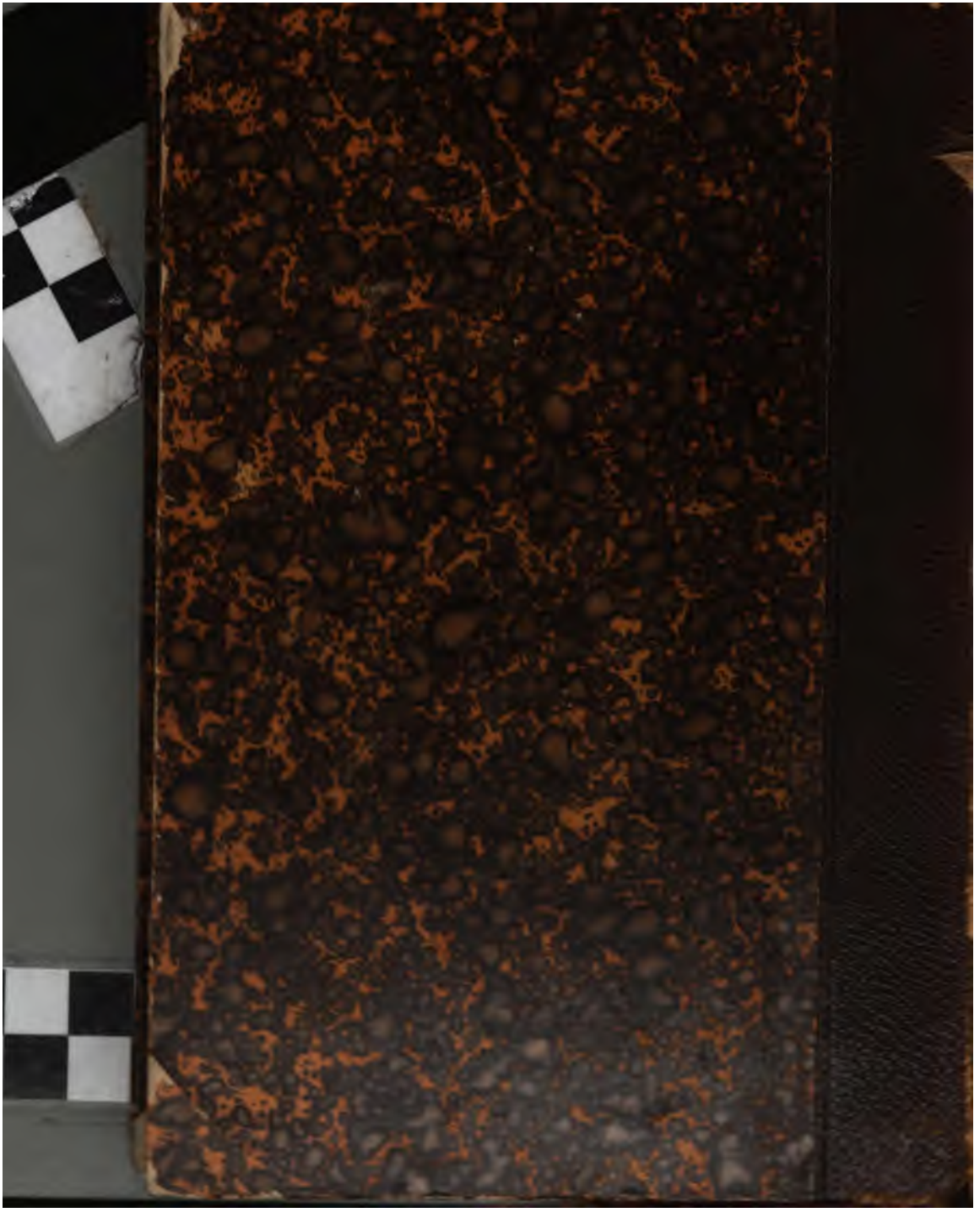
Die der Vorschrift im §. 2 nicht entsprechende Breite und Bordhöhe vorhandener Wagen soll deren Fortgebrauch bis zum Umbau nicht hindern; ein solcher kann behufs Herstellung der vorgeschriebenen Breite und Bordhöhe nicht verlangt werden.

Die von den Bundesregierungen oder Eisenbahnverwaltungen erlassenen Ausführungs-Bestimmungen sind dem Reichs-Eisenbahn-Amt mitzutheilen.

Berlin, den 13. Juli 1879.

Der Reichskanzler.
v. Bismarck.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin.



HE 3073 1886 .H61
Sammlung von gesetzlichen und
Stanford University Libraries
3 6105 041 801 734